

Masterplan Gehen Liesing

Fußverkehrskonzept für den 23. Wiener
Gemeindebezirk

Wien, Mai 2024



**Stadt
Wien**

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

tbw
RESEARCH



**Masterplan Gehen Liesing
Fußverkehrskonzept für den 23. Wiener
Gemeindebezirk**

Erstellt für
Magistratsabteilung 18 –
Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien
vertreten durch DI Roman Riedel

im Rahmen des Bezirksauftrages für den 23. Bezirk

Auftragnehmer:
tbw research GesmbH

Grünbergstraße 15, Stiege 1, 5. Stock
1120 Wien

Bearbeitung durch:
DI Clemens Raffler
Julia Simhandl BSc

Mai, 2024

Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Zielsetzungen.....	5
3	Steckbrief Liesing.....	10
4	Bestandsanalyse	15
5	Räumliches und qualitatives Leitbild.....	22
6	Handlungsfelder und Maßnahmen	25
7	Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele.....	47
8	Maßnahmenliste.....	48
9	Straßenindex.....	52
10	Literaturverzeichnis	65
11	Abbildungsverzeichnis	69
12	Anhang.....	71

Abkürzungsverzeichnis

BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
LiDo	Fußverkehrsprojekt „Links der Donau geht was weiter“
MIV	Motorisierter Individualverkehr, KFZ-Verkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau
VLSA	Verkehrslichtsignalanlage

1 Einleitung

Täglich legen wir kürzere oder längere Fußwege zu verschiedensten Zwecken zurück. Ob nun auf Wegen in die Arbeit, zum Einkaufen, in die Schule oder zur Arztpraxis. Oft gehen wir auch, um zu anderen Verkehrsmitteln zu kommen, sei es die U-Bahn, das Fahrrad oder das Auto. Somit nutzen wir alle die Infrastruktur fürs Gehen.

Zahlreiche Gründe sprechen für eine Förderung des Fußverkehrs. Gehen als aktive Fortbewegung ist gesund, stärkt das Immunsystem und fördert die Leistungsfähigkeit im Alter. Dadurch trägt das Gehen dazu bei, Krankheiten vorzubeugen und wirkt sich positiv auf die Prävention von Gelenksbeschwerden und der Volkskrankheit Rückenschmerzen aus.

Gehen ist die ursprünglichste, aktivste und nachhaltigste aller Fortbewegungsarten. Keine andere Art der Mobilität ist derart ressourcenschonend. Es kommt zu keinem Ausstoß von Treibhausgasen oder anderen Luftschadstoffen, ebenso entsteht beim Gehen de-facto kein Feinstaub. Zudem weist Fußverkehr den geringsten Flächenbedarf im Vergleich zu allen anderen Verkehrsmitteln auf. Kurzum: Gehen ist enorm nachhaltig.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist das Gehen von zentraler Bedeutung. Für lokale Geschäfte ist die Laufkundschaft essenziell. Nicht umsonst befinden sich die großen Einkaufsstraßen entlang von Fußgänger:innen- und Begegnungszonen mit hoher Attraktivität für den Fußverkehr.

Insgesamt lassen sich vielfältige positive Effekte des Gehens auf die Gehenden selbst, aber auch auf die unmittelbare Umgebung und auf das gesamte Stadtklima sowie die städtische Wirtschaft ausmachen. Um von den positiven Effekten des Fußverkehrs auch in Liesing bestmöglich profitieren zu können, wird gemäß dem Handbuch zur Erstellung eines lokalen „Masterplan Gehen“ des BMK ein Masterplan fürs Gehen in Liesing ausgearbeitet.

Im Rahmen des **klimaaktiv** Förderungsprogrammes werden Investitionen für eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Raums, bauliche, raum- und siedlungsplanerische sowie bewusstseinsbildende Aktivitäten gefördert. Als Voraussetzung für den Erhalt der Förderung muss ein lokaler Masterplan Gehen für den Bezirk vorliegen.

1.1 Das Untersuchungsgebiet

Der Bezirk Liesing ist als jüngster Wiener Gemeindebezirk sowohl flächenmäßig als auch bezogen auf die Anzahl an Einwohner:innen ein wichtiger Lebensraum am südöstlichen Stadtrand von Wien. Die 32,06 km² Bezirksfläche untergliedern sich in 8 Bezirksteile (s. Abbildung 1).

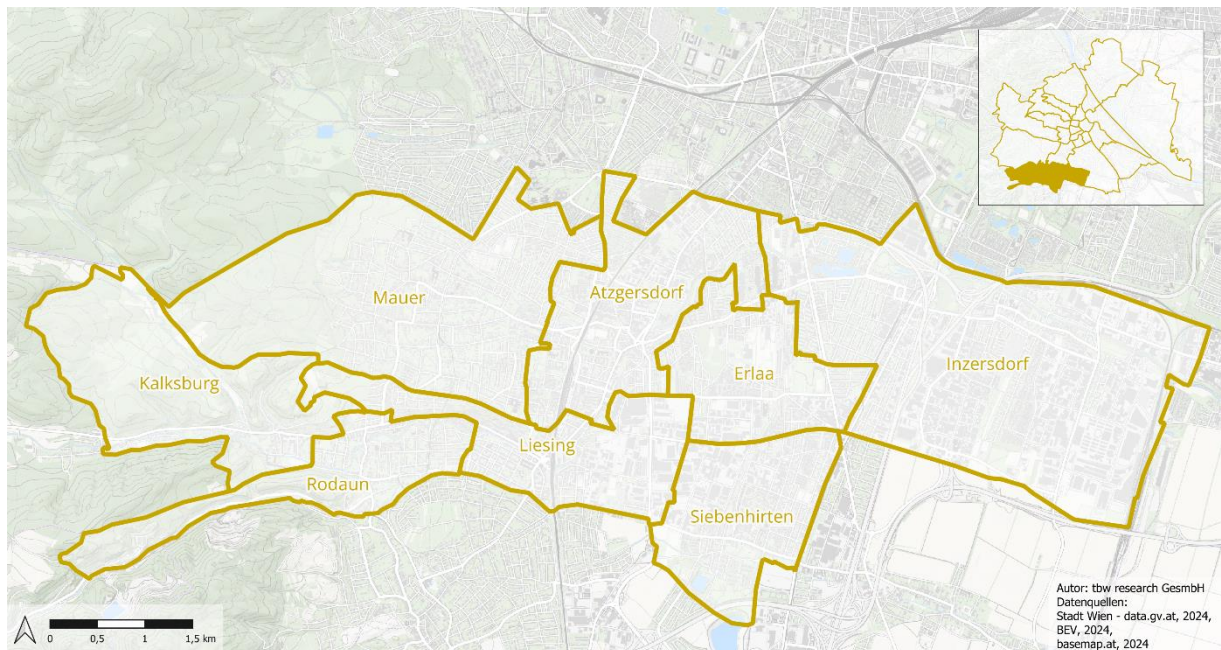


Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile

Strukturell gliedert sich der Bezirk in drei unterschiedliche Bereiche, die sich entlang der Barrieren A2/A23-Südautobahn sowie der Südbahn-Trasse funktional unterteilen lassen:

Der östlichste Bezirksteil Inzersdorf ist durch gemischte Siedlungsbauweise (vorwiegend Einfamilienhausgebiete durchmischt mit Zeilen- und Hofbebauungen) und großflächige Gewerbegebiete am südlichen Stadtrand gekennzeichnet.

Der zwischen Autobahn A2/A23 und Südbahntrasse gelegene, mittlere Bezirksteil umfasst zum Großteil die ehemaligen Ortschaften Erlaa, Siebenhirten, Liesing sowie Atzgersdorf. Der Abschnitt des Bezirks kennzeichnet sich durch eine heterogene Mischung aus Siedlungsstrukturen, die einerseits historische Ortskerne (Atzgersdorf, Erlaa, Siebenhirten), andererseits sehr dichte Wohnbebauung (z.B.: Wohnpark Alterlaa, Stadtentwicklungsgebiet In der Wiesen) aufweisen. Zwischen den oben beschriebenen Strukturen komplettieren Stadtentwicklungs- sowie Einfamilienhausgebiete das Siedlungsbild. Insbesondere der Süden des mittleren Bezirksabschnitts ist ähnlich zum östlichen Abschnitt durch große Gewerbeflächen definiert. Diese stellen den größten Anteil der Vienna Business Districts Süd.

Der westliche Bezirksabschnitt umfasst die Bezirksteile Liesing, Mauer, Kalksburg und Rodaun. Insbesondere Mauer, Kalksburg und Rodaun sind durch einen topographischen Anstieg in Richtung Wiener Wald (Maurer Berg, Zugberg) bzw. Rosenhügel charakterisiert. Die Siedlungsstruktur ist neben vereinzelten

Verdichtungen stärker durch Einfamilienhausgebiete und historische Ortskerne geprägt. Besonders im Westteil des Bezirks liegen wichtige Naherholungsgebiete im Maurer Wald sowie der Eingang zum Lainzer Tiergarten am Gütenbachtor.

Alle drei Bezirksteile werden von West nach Ost durch den Liesingbach als zentralen Grün- und Naherholungsraum verbunden.

1.2 Methoden

Der Masterplan Gehen Liesing wurde in einem mehrstufigen Prozess ausgearbeitet (s. Abbildung 2). Zu Beginn wurde eine Analyse der bestehenden verkehrspolitischen Zieldefinitionen und Stadtentwicklungsstrategien durchgeführt. Dafür wurden sowohl bestehende stadtweite Strategien und Konzepte (STEP 2025, STEP Fachkonzept Mobilität, STEP Fachkonzept öffentlicher Raum, SmartKlimaCity Strategie der Stadt Wien) als auch spezifisch für den Bezirk erstellte Planungs- und Strategiedokumente gesichtet. Dazu gehören:

- Knüpfwerk Atzgersdorf® - Klausurplanungsverfahren Atzgersdorf (Stadt Wien – MA18, 2011)
- Perspektive Liesing – Strategieplan für einen Stadtteil im Wachsen (Stadt Wien – MA18, 2015b)
- Geplante Vorhaben und Projekte der Wiener Stadtentwicklung (Stadt Wien – MA21, 2024)

Ergänzend dazu wurden statistische Kennzahlen des Bezirks erhoben, um die Arbeiten zur Erstellung des Masterplans besser im Kontext der Bezirksstruktur einzubetten.

In einem weiteren Schritt wurden planungsrelevante Datenschichten für die Bestandsanalyse im Fußwegenetz maschinenlesbar aufbereitet und entsprechende Darstellungs- und Analyseumgebungen in Geographischen Informationssystemen (GIS) aufgebaut. In der anschließenden Bestandsanalyse wurden wichtige Zentren und Ziele des Fußverkehrs sowie flächige und lineare Barrieren identifiziert. Ergänzt durch Grünräume, Stadtentwicklungsgebiete, Ein- und Ausstiegspunkte des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie bestehende Querungsmöglichkeiten über verkehrliche Barrieren mit hohem MIV-Aufkommen liefern sie die Grundlage zur Ableitung des IST-Fußwegenetzes.

Der dritte Schritt der Masterplan Erstellung bestand in der Durchführung einer netzbezogenen SWOT-Analyse, bei der Schwachstellen und Potentiale des Fußverkehrs identifiziert wurden und die Qualität des Fußwegenetzes hinsichtlich Gehsteigbreiten (Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von zwei Metern), Aufenthaltsqualität, Begrünung sowie bestehender Lücken bewertet wurde. Begleitend dazu wurden Begehungen vor Ort sowie in digitalen Medien (Google Maps Street View) durchgeführt sowie weitere Datenschichten in die Analyse der Schwachstellen und Potentiale eingebracht:

- Information zu Gehsteigbreiten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2022)
- Baum- und Schattenkarten der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 22 – Umweltschutz, 2022)
- Auswertung der Stadt Wien zu Unfällen mit Personenschaden im Zeitraum 2020 - 2022 (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten)
- Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien, MA 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten, 2024)
- Weitere Themenschichten aus dem OpenData-Katalog der Stadt Wien (Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>)

Aus den Ergebnissen der SWOT-Analyse sowie den verkehrspolitischen Zielen und Strategien wurde das Leitbild des Masterplan Gehen Liesing erarbeitet. Dieses bildet mit der Ausweisung von priorisierten Achsen im Fußwegenetz sowie der Definition von Fokusgebieten (Gebiete mit hohem Fußverkehrsaufkommen bzw. Zentrumsfunktion) die Grundlage für die planerischen Empfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs.

Auf Basis der Analysen wurden systematisch netzbezogene sowie punktuelle Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs erarbeitet und in Abstimmung mit der Bezirksvertretung Liesing verfeinert sowie mit dem Input der Magistratsabteilung 21 um bestehende bzw. tangierende Planungen zum Fußverkehr ergänzt.

Als Ergebnis liegt mit dem Masterplan Gehen Liesing ein umfassendes Konzept für die Förderung des Fußverkehrs im Bezirk für die nächsten 3 – 5 Jahre vor.

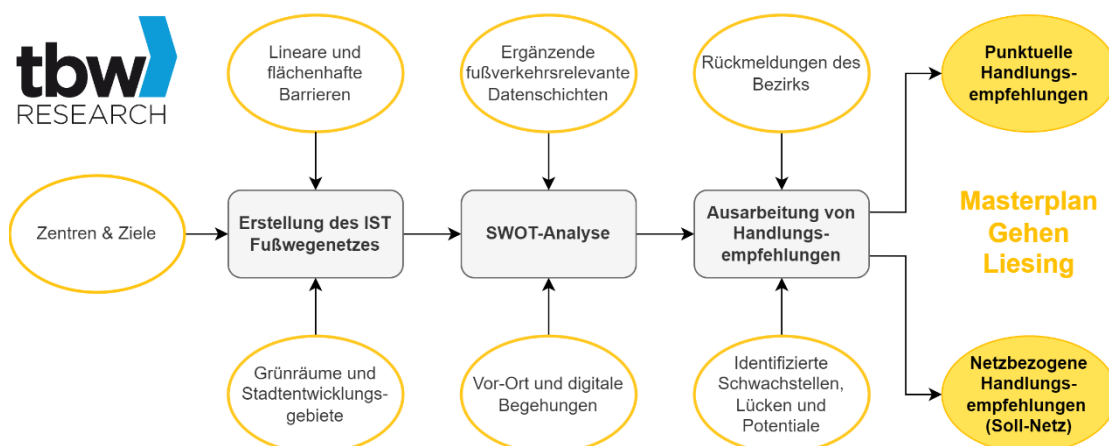


Abbildung 2: Schematische Darstellung des Arbeitsprozesses rund um die Ableitung von punktuellen und netzbezogenen Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Liesing.

2 Zielsetzungen

Die Zielsetzung eines Masterplan Gehen ist die Förderung, bzw. Steigerung des Anteils des Fußverkehrs auf der Ebene von Stadtbezirken. Verkehrspolitisch liegen dem Masterplan Gehen Liesing eine Vielzahl an Ziel- und Strategiedokumenten der Stadt Wien zugrunde.

2.1 Ziele und Strategiepapiere

Der Masterplan Gehen Liesing und die daran anschließende Förderung des Fußverkehrs wirkt sich unmittelbar positiv auf die folgenden Ziele der Stadt Wien aus.¹ Insbesondere die Umsetzung der im Masterplan ausgewiesenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen trägt aus verkehrswissenschaftlicher Betrachtung positiv zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele der Stadt Wien bei. Zu diesen verkehrspolitischen Zielen gehören:

- **Senkung der Treibhausgasemissionen** im Sektor Verkehr bis 2030 um 50% und bis 2040 um 100% (Basisjahr 2005)
- **Vergrößern des Modal Split-Anteil des (erweiterten) Umweltverbundes²** nach folgenden Zeithorizonten:
 - 2025: 80%
 - 2030: 85%,
 - 2050: deutlich > 85%
- **Senkung des Motorisierungsgrades** auf 250 Pkw/1.000 Wiener:innen bis 2030
- Stadtentwicklung nach dem **Prinzip der „15-Minuten-Stadt“** und der **„Stadt der kurzen Wege“**
- **Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums** zugunsten von aktiver Mobilität, Öffis und attraktiven Verweilmöglichkeiten
- **Vision Zero:** Null Verkehrstote in Wien
- Attraktivierung der Gehsteige und Abbau von Barrieren
- Der Anteil der Wiener Bevölkerung, der täglich 30 Minuten aktiv Bewegung in der Alltagsmobilität macht, steigt von 23% 2013 auf 30% im Jahr 2025.

Darüber hinaus existieren weitere Strategiepapiere, deren Ziele mit der Förderung des Fußverkehrs eng verknüpft sind:

¹ Zusammenschau aus Klimafahrplan 2022 (Stadt Wien - MA20, 2022), Smart City Klima Strategie 2022 (Stadt Wien - MA18, 2022), STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2014), STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität (Stadt Wien - MA18, 2015a), Strategiepapier Fußverkehr der Stadt Wien 2014 (Mobilitätsagentur Wien, 2014).

² Zum erweiterten Umweltverbund gehören die Fortbewegungsarten Gehen, Radfahren, ÖV sowie Sharing-Angebote.

- **Leitbild Grünräume Wien 2020** (Stadt Wien – MA 18, 2020a): Der Bezirk Liesing kennzeichnet sich durch seine Stadtrandlage im Süd-Westen als ein Bezirk mit großen Grünflächen (insb. Teile des Wiener Walds wie z.B.: Maurer Wald, Zugberg) und dem Liesingbach als zentrale Grünraumverbindung im Bezirk. Die für Liesing im Leitbild Grünräume Wien (2020) ausgewiesenen Flächen und Verbindungen werden vom vorliegenden Masterplan berücksichtigt und deren Vernetzung zum Zweck der besseren Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen gestärkt.
- **Gesundheitsziele Wien 2025** (Stadt Wien – MA 15, 2015): Die Erhöhung des Fußverkehrsanteils adressiert konkret die **Ziele 3** (Selbstständigkeit und Lebensqualität bis ins hohe Alter fördern und erhalten), **5** (Gesundheitskompetenz der Wiener Bevölkerung stärken) sowie **8** (Lebensraum Stadt weiter attraktivieren, Umweltbelastungen gering halten und Bewegung fördern).
- **STEP 2025 - Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien** (Stadt Wien – MA 18, 2020b): Fußverkehr stellt ein Schlüsselement zur Stärkung und Belebung lokaler Zentren dar.
- **Urban Heat Island Strategieplan 2015** (Stadt Wien - MA22, 2015): Die Vermeidung von Urban Heat Islands ist besonders für den Fußverkehr als ein exponierter Verkehrsmodus relevant. Der Masterplan Gehen Liesing adressiert diese insbesondere durch die Berücksichtigung von Begrünungsmaßnahmen im Straßenraum.

Zusätzlich trägt der Masterplan Gehen Liesing direkt zur Zielerreichung folgender Bundesstrategien bei:

- Besser Gehen in Österreich! Masterplan Gehen 2030 des BMK (BMK, 2022)
- Österreichische Jugendstrategie 2020 (BMEIA, 2020)

2.2 Qualitätskriterien und StVO-Neuerungen

Die für den Masterplan Gehen Liesing maßgeblichen Qualitätskriterien werden unter anderem durch Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) und dem jeweils geltenden rechtlichen Rahmen (z.B.: StVO) vorgegeben sowie durch unverbindliche Planungsleitfäden zur Fußverkehrsplanung (z.B.: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden (BMK, 2019)) ergänzt.

Folgende RVS-Richtlinien wurden bei der Erstellung des Masterplans berücksichtigt:

- RVS 03.02.12 – Fußverkehr (FSV, 2015a)
- RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung (FSV, 2013)
- RVS 03.04.13 – Kinderfreundliche Mobilität (FSV, 2015b)
- RVS 03.04.14 – Gestaltung des Schulumfeldes (FSV, 2015c)

- RVS Arbeitspapier – Einsatzkriterien für Begegnungszonen (FSV, 2016)

Folgende darin festgehaltene Kriterien wurden dabei generell bei Handlungsempfehlungen zur Förderung des Fußverkehrs im Masterplan Gehen Liesing berücksichtigt:

- Schaffung **direkter Verbindungen** für Fußgänger:innen ohne Umwege und Wartezeiten
- Erzielen eines **hohen Gehkomforts** durch ausreichend breite, hindernisfreie (ohne Müllcontainer, Stromkästen usw.) Gehsteige (für den Fußverkehr bestimmte, von der Fahrbahn abgetrennte Teile der Straße) und Gehwege (für den Fußverkehr bestimmte und gekennzeichnete Wege) zu jeder Jahreszeit
- Errichten und ertüchtigen von Gehwegen mit einer **hochwertigen Oberfläche**
- Sicherstellung **hoher Umfeldqualität** mit **Beschattungen** und ohne Einfluss von negativen Umweltfaktoren wie **Lärm** und **Luftverunreinigungen**
- **Verkehrssicherheit für Verkehrsteilnehmer:innen** aller Altersgruppen, mit und ohne Mobilitätseinschränkung
- **Barrierefreiheit**
- Platz im öffentlichen Raum zum **Aufhalten** und **Begegnen**

Die oben angeführten Planungsleitlinien werden durch Ergebnisse aktueller Forschung bestätigt (s. Forschungsprojekte *ACTIV8* (Hackl et al., 2019), *LiDo geht* (Raffler und Simhandl, 2023)). Im Rahmen dieser Projekte wurden statistische Modelle des Fußverkehrs erstellt, welches die Wirkzusammenhänge zwischen Determinanten des Fußverkehrs sowie dem tatsächlichen Fußverkehrsanteil ableitet. Die Modelle geben quantitativ Aufschluss darüber, wie Fußverkehrsanteile lokal effektiv gefördert werden können. Zu den statistisch signifikant nachweisbaren, positiv wirkenden Einflüssen zählen unter anderem:

- Errichtung von Lückenschlüssen zur Minimierung von Gehzeiten
- Verbreiterung von Gehsteigen
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch verkehrsberuhigende Maßnahmen
- Begrünung im Straßenraum
- Steigerung der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen des alltäglichen Bedarfs

Diese Wirkbeziehungen sind in Fußverkehrsplanungen grundsätzlich zu berücksichtigen und sind Grundlage für die Ableitung der Handlungsempfehlungen im vorliegenden Masterplan Gehen.

Auf Seiten der rechtlichen Rahmenbedingungen gibt es Neuerungen, die für Fußverkehrsplanungen im Masterplan berücksichtigt wurden: Im Zuge der 33. StVO-Novelle im Oktober 2022 wurden Verbesserungen für den Fußverkehr in das Gesetz aufgenommen. Die Änderungen umfassen das Freihalten von Gehsteigen (s. Abbildung

3), die Nutzung von Schutzwegen, gehfreundliche Ampelschaltungen oder Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen.

- 1,5 m Gehsteigbreite muss mindestens vorhanden sein (gem. RVS 03.02.12 und laut Projektierungshandbuch der Stadt Wien sollte der Verkehrsraum für Fußgänger:innen mind. 2 m betragen (bezeichnet als Regelgehsteigbreite). Hinzu kommen u.U. Zuschläge, bspw. +0,5 m bei Fließverkehr oder Senkrechtparkern).

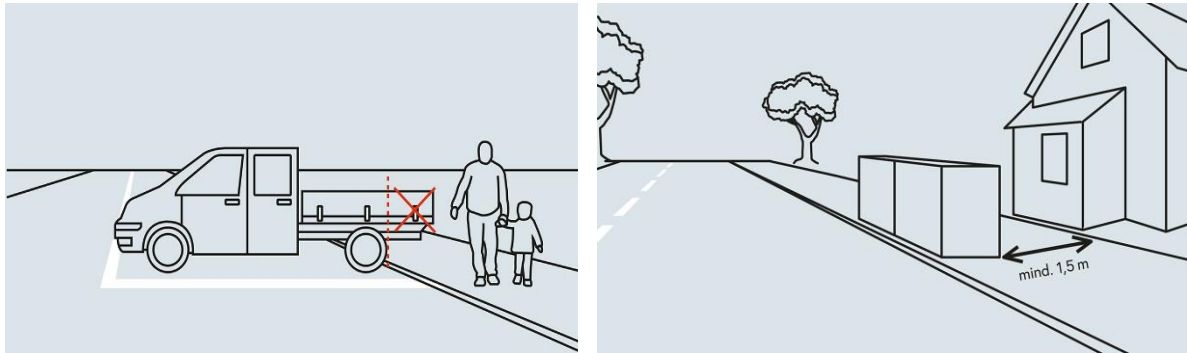


Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html>, 20.10.2023)

- Schulstraßen: temporäre Verkehrsberuhigung vor Schulen
- Neues Verkehrszeichen „Sackgasse geöffnet für Fußverkehr (und Radverkehr)“
- Lichtsignalanlagen: Querung mit kurzer Wartezeit und ohne Eile ermöglichen
- Geschützte Querungen ermöglichen (Radwege, Ausfahrten für Kfz)
- Gehwegbenutzungspflicht nur wenn zumutbar
- Verkehrszeichen müssen nicht mehr von der Fahrbahn abgerückt sein.
- Kein „Fahrbahn in angemessener Eile queren“
- Schutzwegbenutzungspflicht bis zu 25 m entfällt
- Keine Pflicht im Ortsgebiet an Kreuzungen zu Queren

2.3 Inklusion und Diversität

Fußgänger:innen können nicht als homogene Gruppe charakterisiert werden – vielmehr teilen sozioökonomische und soziodemographische Eigenschaften Fußgänger:innen in unterschiedlich große Sub-Gruppen. Die Ansprüche dieser Gruppen an Raum, Infrastruktur, Verkehrsorganisation sowie ihre unterschiedliche Sensitivität gegenüber Distanzen gestalten sich je nach individueller Eigenschaft unterschiedlich. Auf folgende Merkmale wurde daher bei der Erstellung des Masterplans Gehen Liesing besonders Rücksicht genommen:

- **Alter**
 - **Kinder:** können Verkehrssituation nicht gut einschätzen, verhalten sich z.T. unberechenbar und sind überdies aufgrund der geringeren Körpergröße (z.B. zwischen parkenden PKW) schlechter sichtbar
 - **Jugendliche:** verhalten sich spontan, sind oftmals abgelenkt
 - **Senior:innen:** sind mitunter motorisch eingeschränkt und langsam, besonders sensibel auf Umwege, größerer Zeitbedarf z.B. für Querungen
- **Mobilitätseinschränkungen:**
 - **Physische Mobilitätseinschränkungen:** Dazu gehören Sinneseinschränkungen (Sehen und/oder Hören), Gehbehinderungen. Diese gehen mitunter einher mit größerem Platzbedarf (insbesondere für Gehhilfen), akustischen und taktilen Führungshilfen, Sensibilität auf bestimmte Oberflächen und Höhenunterschiede in der Fußverkehrsinfrastruktur bzw. Lichteinflüsse.
 - **Personen mit kognitiven Einschränkungen:** Dazu zählen psychische Erkrankungen oder Beeinträchtigungen und gehen einher mit besonderen Ansprüchen bezüglich Straßengestaltung (insbesondere Beschilderung, Beleuchtung, Lärm und Gefahrensituationen).
- **Betreuungspflichten:** Personen mit Kinderwägen

Besonders zur berücksichtigen sind auch Ansprüche, die mit speziellen Wegezwecken einhergehen wie z.B.:

- Erhöhter Platzbedarf sowie Sitzmöglichkeiten für **Menschen mit Gepäckstücken oder Taschen.**
- **Menschen mit fahrzeugähnlichen Gefährten** wie Skateboards, Scooter etc., die laut StVO den Gehsteig benutzen müssen.

3 Steckbrief Liesing

Dem Masterplan Gehen Liesing liegt eine statistische Grundlagenanalyse zugrunde. Diese umfasst einen Überblick zu städtebaulichen, wirtschaftlichen, soziodemographischen sowie verkehrlichen Kennzahlen.

3.1 Flächen

Der Bezirk Liesing ist 32 km² groß und nimmt damit ca. 7,7% der Gesamtfläche Wiens ein. Mehr als die Hälfte der Fläche entfällt dabei auf Bauland (54%), womit Liesing anteilig betrachtet, weit über dem gesamtstädtischen Durchschnitt liegt. Im Gegensatz dazu weist Liesing einen geringeren Anteil an Grünland und Gewässer auf (s. Abbildung 4). 15% der Gesamtfläche sind für Verkehrswege vorgesehen. Gleichzeitig stellt der Bezirk ein wichtiges Zielgebiet der Stadtentwicklung dar, wie sich auch in der Statistik des Bevölkerungswachstums (s. Kapitel 3.2) erkennen lässt.

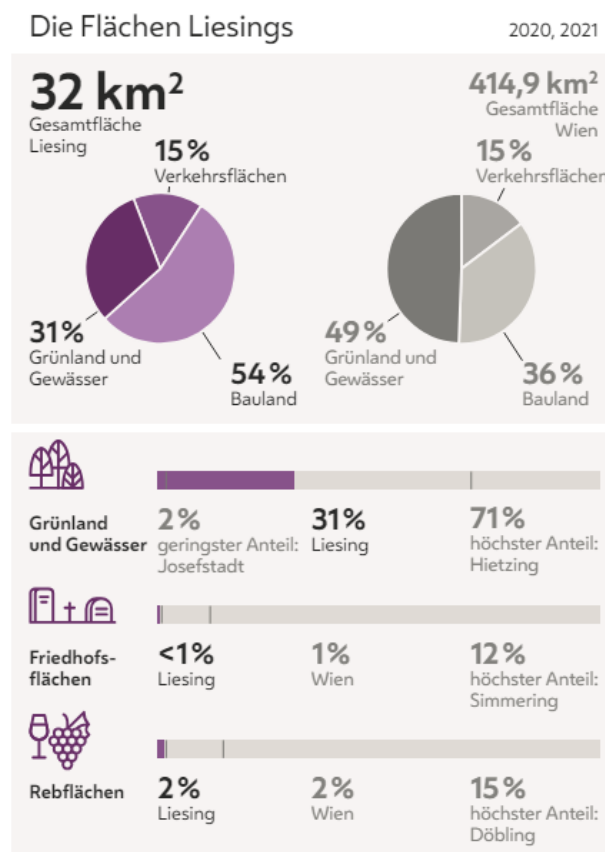


Abbildung 4: Flächenverteilung Liesing (MA 23, 2022)

Betrachtet man die Aufteilung der Verkehrsflächen genauer (s. Abbildung 5), so zeigt sich, dass ein Großteil auf Fahrbahnen und Verkehrsflächen entfällt, die weitestgehend für die Nutzung durch den MIV bestimmt sind. Auf Gehsteige sowie Geh- und Radwege gemeinsam entfallen hingegen nur knapp 13% der Verkehrsflächen. Der Bezirk Liesing weist darüber hinaus keine Fußgänger:innen-zonen im Bestand auf. (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung) Betrachtet man nur die befestigten und ausgebauten Flächen von Gemeindestraßen, so liegt der Flächenanteil

von Fahrbahnen bei 69% und jener von Gehsteigen, Fahrbahnteilern sowie baulich getrennten Radwegen zusammen bei 31% (Stadt Wien - MA23, 2023, S. 43).

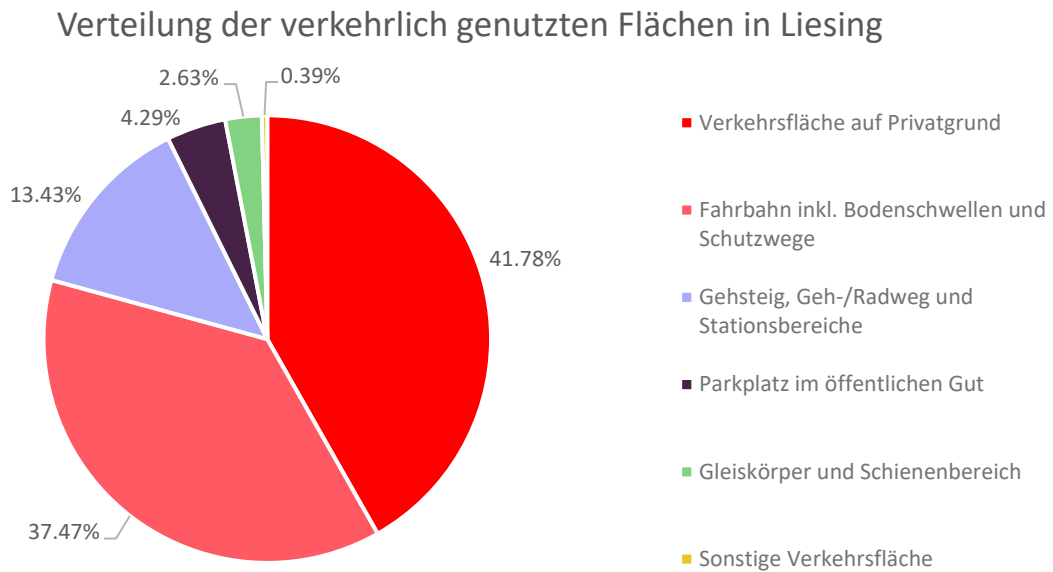


Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, eigene Auswertung)

3.2 Soziodemografie

Im Bezirk Liesing wohnen 117.882 Personen, das entspricht einem Anteil an ca. 5,9% der Gesamtbevölkerung Wiens. Mit 3.672 Personen pro km² weist der Bezirk jedoch eine geringere Bevölkerungsdichte als der Wiener Durchschnitt auf.

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl im Bezirk Liesing weist über die letzten Jahre hinweg ein stetiges Wachstum auf. Die durchschnittliche Wachstumsrate über die letzten zehn Jahre liegt bei +1,9%. Im gesamtstädtischen Vergleich ist der Bezirk mit einer Zunahme der Bevölkerungszahl von 21,9% in den letzten zehn Jahren führend (MA 23, 2022). Das Bevölkerungswachstum im Bezirk zeigt sich auch in der Wanderungsstatistik (s. Abbildung 6).

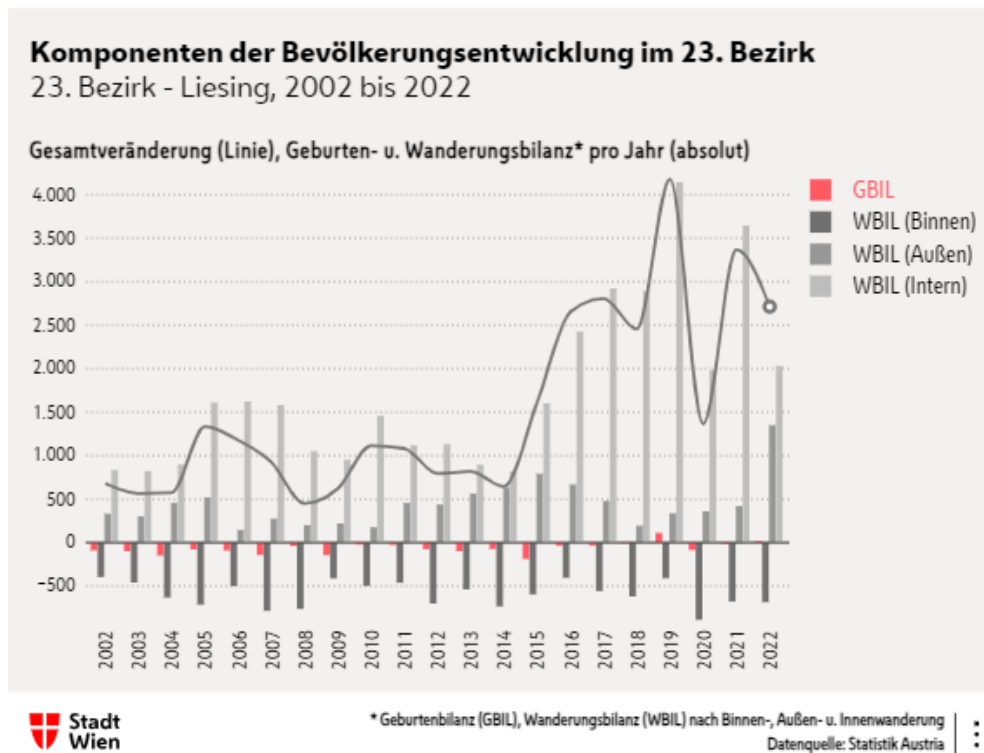


Abbildung 6: Geburten- und Wanderungsbilanz Liesing (Stadt Wien - MA23, 2024)

Wer lebt in Liesing?

Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in Liesing liegt bei 42 Jahren. Im Bezirk wohnen überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche im Vergleich zu Wien (s. Abbildung 7). 68% der Personen besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft (MA 23, 2022).

Altersstruktur

1.1.2022

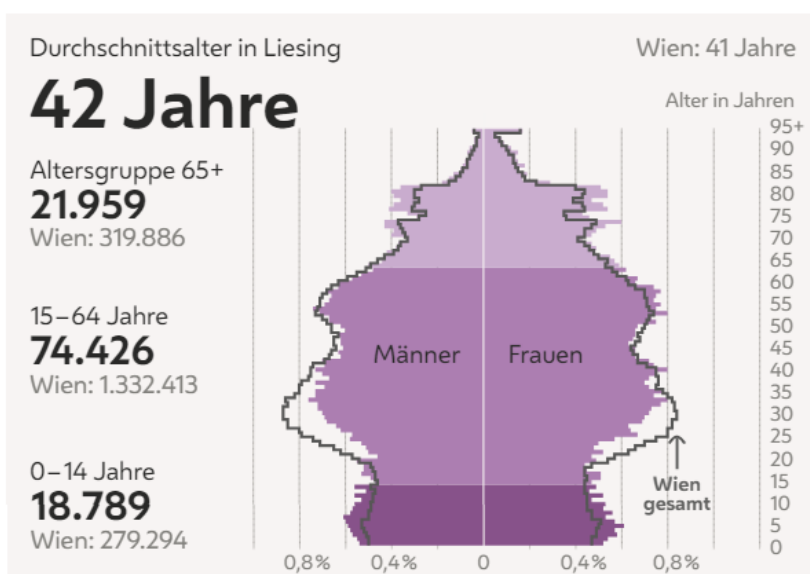


Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Liesing (MA 23, 2022)

Der Bezirk weist mit 25% einen höheren Anteil an Personen mit Lehrabschlüssen und einen geringeren Akademiker:innen-Anteil (24%) als der gesamtstädtische Durchschnitt auf. 3,4% aller Wiener Studierenden wohnen im Bezirk Liesing (MA 23, 2022). Das Nettoeinkommen der Bevölkerung von Liesing liegt nur gering über dem Wiener Durchschnitt (Stadt Wien - MA23, 2024).

3.3 Verkehr

Genutzte Verkehrsmittel

Gemäß einer Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Stadt Wien (s. Abbildung 8) werden im Bezirk Liesing 17% aller Wege zu Fuß zurückgelegt. Liesing gehört damit zu den Bezirken mit dem geringsten Fußverkehrsanteil. Auch der Anteil an mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege ist gering. Der öffentliche Verkehr wird im gesamtstädtischen Vergleich unterdurchschnittlich (30% aller Wege) genutzt.

Abb. 31 Genutzte Verkehrsmittel nach Wohnbezirk der Befragten
1. Bezirk: geringe Fallzahlen (n=259 Wege) – Abb. bezieht sich auf 2015-2019

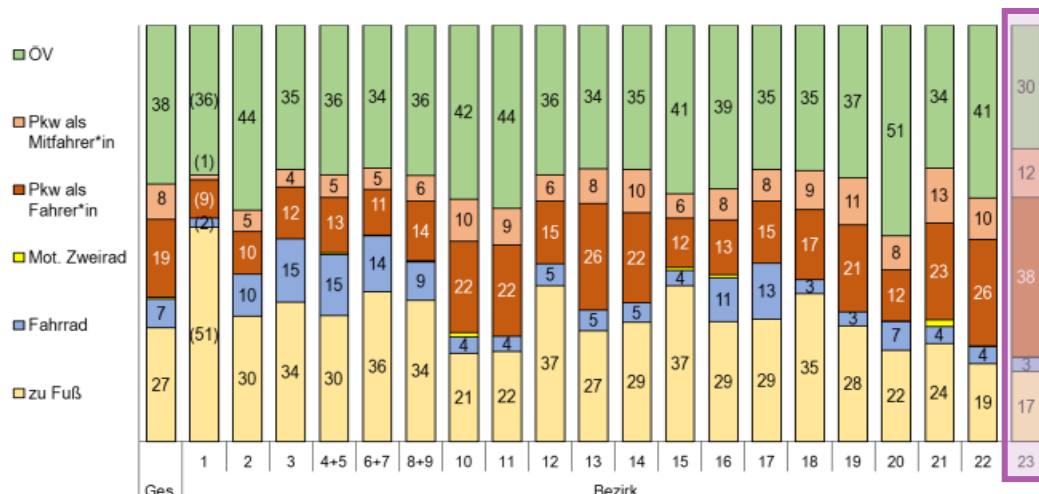


Abbildung 8: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)

Neben der Funktion des Weges (Arbeit, Freizeit, alltägliche Besorgungen) stellt vor allem die zurückzulegende Distanz einen wesentlichen limitierenden Faktor für Fußverkehr dar. Dementsprechend kommt den Wegen zu lokalen Zentren und Zielen für den Fußverkehr eine größere Bedeutung zu. Die Vernetzung zwischen diesen Zentren ist ebenso in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln (ÖV, Fahrrad) zu bedenken.

Insgesamt zeigt sich die hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs im Bezirk Liesing. So liegt auch die Pkw-Dichte im Bezirk mit 49 Autos je 100 Einwohner:innen über dem gesamtstädtischen Durchschnitt (s. Abbildung 9).

Pkw-Dichte

2022



Abbildung 9: Pkw-Dichte im Bezirk Liesing (MA 23, 2022)

Verkehrsunfälle

In Liesing kam es im Jahr 2022 zu insgesamt 366 Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden (Verletzte: 365, Getötete: 1, auf dem Schulweg verletzte Kinder: 3) (Stadt Wien - MA23, 2023, S. 4). Eine detaillierte Analyse der Unfallstellen findet sich im Kapitel der Bestandsanalyse (s. Kapitel 4).

4 Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse umfasst unterschiedliche, für den Fußverkehr relevante Themenschichten, etwa wichtige Zielorte, Erhebungen zur infrastrukturellen Qualität oder bestehende Barrieren und Hemmfaktoren, welche im Folgenden genauer erläutert werden. Sie wurden zur Ermittlung von Stärken, Schwächen/Lücken sowie Potentialen im Bestandsfußwegenetz herangezogen. Die entsprechenden Plandokumente zur Bestandsanalyse sind im Anhang beigefügt (Nr. 2 – 7).

4.1 Wichtige Zentren und Ziele

Als Basis für die Netzerstellung dienten wichtige Zentren und Ziele (lokale Zentren, Ziele des alltäglichen Bedarfs, ÖV-Stationen, Bildungseinrichtungen, historische Zentren). Das Netz wurde dabei schrittweise, ausgehend von diesen Zielen mittels Verbindungen zu den umliegenden Wohngebieten, aufgebaut, um ein möglichst dem Maßstab des Fußverkehrs angepasstes Netz zu generieren (Stadt der kurzen Wege).

Wichtige Ziele und Orte mit Zentrumsfunktion sind im Bezirk Liesing vor allem um das Bezirkszentrum Liesing, sowie entlang der Breitenfurterstraße, vorzufinden. Die historischen Ortskerne Kalksburg, Mauer, Rodaun, Atzgersdorf, Erlaa, Siebenhirten und Inzersdorf stellen weitere lokal bedeutsame Zentren dar. Mit den Stadtentwicklungsgebieten entlang der Südbahntrasse (Karee Atzgersdorf) sowie in der Wiesen wurden zusätzlich zu den bereits realisierten städtebaulichen Verdichtungsbereichen (z.B.: Wohnpark Alterlaa, Unilever-Gründe, Riverside) weitere Zentren im Bezirk geschaffen. Im Hinblick auf städtebauliche Entwicklungen im Bezirksteil Liesing Mitte (In der Wiesen West) werden auch in Zukunft Verdichtungen und Lückenschlüsse entstehen.

Neben diesen Zentren innerhalb des Bezirks wird das motorisierte Verkehrsaufkommen in Liesing maßgeblich durch die Shopping City Süd (SCS), sowie den angrenzenden suburbanen Siedlungsbereich südlich von Wien beeinflusst. Die SCS ist im Süden Liesings in der Gemeinde Vösendorf durch die Autobahn A2, Triester Straße (B17) sowie die Badner Bahn und mehrere Regionalbuslinien erreichbar. Die Shopping City Süd liegt außerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit (~25-30 Minuten Gehzeit ab Stadtgrenze).

Weiters stellen Bildungseinrichtungen wichtige Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs dar. Insbesondere im Kontext von Schulwegen ist dabei eine fußverkehrsfreundliche und sichere Ausgestaltung von Relevanz. Entsprechend der Schulwegpläne der Stadt Wien (Stadt Wien - MA 46, 2023) besteht für Wege zu Volksschulen im Bezirk Liesing an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten ein erhöhtes Gefahrenpotential:

- Volksschule Draschestraße: Kreuzungssituation Pfarrgasse/Vöschergasse
- Volksschule Erlaaer Schleife: Erlaaer Straße - Bereich U-Bahn Station

- Volksschule Erlaaer Schleife: Bereich Altmannsdorfer Straße auf Höhe Anton-Baumgartner-Straße

4.2 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund der Sensibilität von Fußgänger:innen gegenüber langen Wegdistanzen zwischen Zentren/Zielen und Wohngebieten, kommen ÖV-Stationen sowie davon verkehrende Transportmittel eine große Bedeutung als Ziel- und Quellpunkte des Fußverkehrs zu.

Die wichtigsten ÖV-Anbindungen im Bezirk Liesing stellen die U-Bahnlinie U6 (Alterlaa, Erlaaer Straße, Perfektastraße, Siebenhirten) im mittleren Bezirksabschnitt, sowie die S- und Regionalbahnroute entlang der Südbahn (Liesing, Atzgersdorf, sowie die zukünftige Station Benyastraße) dar. Neben diesen zwei hochrangigen ÖV-Korridoren verkehren mit der Straßenbahnlinie 60 im westlichen Bezirksabschnitt (Maurer, Liesing, Rodaun) sowie der Badner Bahn an der Grenze zum östlichen Bezirksteil (Inzersdorf) zwei Straßenbahnlinien. Das Gewerbegebiet Inzersdorf wird am östlichsten Rand des Bezirks durch die S-Bahn-Station Blumental an das S-Bahn-Netz angebunden. Als wichtigste Buslinie ist die Linie 66A zu erwähnen, die den Bezirk in West-Ost-Achse bis ins Zentrum des Nachbarbezirks Favoriten durchquert und alle Bezirksabschnitte befährt. Neben der Linie 66A fährt die Linie 62A parallel zur S-Bahn vom Liesinger Platz direkt nach Meidling. Weitere Buslinien vernetzen die anderen Bezirksteile. Ein wichtiger Knotenpunkt für Regionalbusse bzw. die Anbindung der Niederösterreichischen Nachbargemeinden Liesings (Breitenfurt bei Wien, Laab im Walde, Perchtoldsdorf, Brunn am Gebirge, Mödling, Vösendorf, Hennersdorf) stellt der Busbahnhof am Liesinger Platz dar, der den direkten Umstieg auf Regionalzüge der Südbahn ermöglicht.

Insgesamt zeigt sich im Bezirk, eine gute Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine qualitativ hochwertige Anbindung für den Fußverkehr an bestehende sowie neue ÖV-Haltestellen ist hierbei sicherzustellen.

4.3 Freiräume und Naherholungsgebiete

Der Bezirk Liesing verfügt über viele wichtige Freiräume und Naherholungsgebiete und Parks, deren Einzugsbereich zum Teil auch über die Bezirksgrenzen hinausreicht bzw. in Niederösterreich (v.a. Teile des Wiener Walds) liegen:

- Liesingbach
- Maurer Wald
- Zugberg & Leopoldsdorfer Wald (Wiener Hütte)
- Lainzer Tiergarten (Gütenbachtor)
- Weinberge Mauer

- Fridtjof-Nansen Park
- Stadtpark Atzgersdorf
- Neu-Steinhof
- Draschepark
- Hans Dunkl Park
- Erholungsgebiet Kellerberg
- Erholungsgebiet Wienerberg
- Perchtoldsdorfer Heide

Neben diesen öffentlich zugänglichen Grünräumen besteht mit dem Schlosspark Alterlaa auch ein zentraler Grünraum im Privatbesitz – der Park ist für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Im Zuge der Fußverkehrsplanung ist die Erreichbarkeit sowie infrastrukturelle Qualität der Erschließungsverbindungen für den Fußverkehr zu diesen Naherholungsgebieten sicherzustellen bzw. zu verbessern. Im Kontext der überregionalen Bedeutung der Gebiete ist deren fußläufige Anbindung in Kombination mit weiteren Verkehrsmodi (ÖV, Rad) zu betrachten.

Die Begrünung von Straßenräumen und die damit verbundenen positiven stadtklimatischen Effekte (Verschattung und Temperaturreduktion) stellt insbesondere für den Fußverkehr einen wichtigen Bestandteil attraktiver Verbindungen dar. Im Bestandsnetz befinden sich in Liesing bereits zahlreiche begrünte Straßenabschnitte bzw. Wege (z.B.: Gregorygasse, teilweise entlang der Breitenfurterstraße), die durch Gebiete mit hohem Grünraumanteil verlaufen. Dennoch zeigt sich, insbesondere in den dicht besiedelten Gebieten, in einigen Straßenabschnitten (s. Kapitel 9) ein Potential für die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen.

4.4 Barrieren

Aufgrund der, im Vergleich zu anderen Verkehrsmodi, geringen Reichweite des Fußverkehrs, können Barrieren und die damit verbundenen Umwege schnell zu einer Verringerung des lokalen Fußverkehrsanteils führen.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde daher das Bestandsfußwegenetz auf Lücken, fehlende Verbindungen und umwegreiche Gebiete untersucht. Diese finden sich in Liesing als in Nord-Süd verlaufende Barrieren der Südbahntrasse (mehrere Querungen: Ketzergasse, Bahnhof Liesing, Breitenfurter Straße, Steg Rudolf-Waisenhorn-Gasse, Lastenstraße-Gatterederstraße, S-Bahn Station Atzgersdorf-Endresstraße, Atzgersdorfer Straße, Walter-Jurmann-Gasse, Kirchfeldgasse-Wundtgasse) bzw. weiter östlich in Form der in Nord-Süd Richtung verlaufenden Autobahn A2/A23 (nur zwei Querungen: Liesingbachweg, Sterngasse). Diese zwei linearen Barrieren trennen

den Bezirk in die drei charakteristischen bzw. funktionalen Abschnitte Liesing West (Kalksburg, Rodaun, Mauer), Mitte (Erlaa, Atzgersdorf, Siebenhirten, Liesing) und Ost (Inzersdorf). Vor allem der Süden bzw. Osten des Bezirks kennzeichnet sich durch große, nicht durchwegte Gewerbegebiete (s. Bereiche der Vienna Business Districts in Siebenhirten und Liesing rund um die Perfektastraße/Brunner Straße bzw. weiter östlich um die Richard-Strauss-Straße/Vorarlberger Allee, sowie die Laxenburger Straße). Weiters bestehen im Zentrum des Bezirks (Bezirksteil Erlaa) Flächenreserven für städtebauliche Entwicklungen (z.B.: In der Wiesen West). Diese urbanen Lücken sind derzeit nicht für den Fußverkehr erschlossen und haben die Wirkung von Barrieren.

Neben flächigen Barrieren wurden auch lineare, verkehrliche Barrieren ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Hauptverkehrsachsen, die aufgrund des hohen MIV-Aufkommens meist eine geringe Aufenthalts- bzw. Begehungsqualität haben, gleichzeitig jedoch wichtige Querungspunkte bzw. ÖV-Stationen als Ziele des Fußverkehrs zugänglich machen. Im Fokus der Analyse der Hauptverkehrsverbindungen standen die Querungsqualität (Querungszeiten und Hindernisse für Fußgänger:innen wie Kettenabsperrungen, Lärmschutzwände, Zäune am Mittelstreifen) sowie die zu überwindende Querungsdistanz.

Im Kontext von stark befahrenen Straßen und fehlenden Querungsmöglichkeiten ergeben sich oftmals auch Unfallstellen. Gemäß einer Auswertung der MA 46 zu Unfällen mit Personenschaden sind an folgenden Kreuzungen und Straßenabschnitten im Bezirk Liesing vermehrt Unfälle aufgetreten (Auswertung 2020 – 2022):

- Kreuzungssituation Erlaaer Schleife – Anton-Baumgartner-Straße
- Liesinger Platz (Bereich Perchtoldsdorfer Straße – Busbahnhof)
- Kreuzungsbereich Willergasse – Ketzergasse
- Breitenfurter Straße zwischen Franz-Schuhmeier-Gasse und Dr.-Neumann-Gasse
- Kreuzungsbereich Ketzergasse-Lemböckgasse
- Querungssituation Perfektastraße 58

4.5 Qualität des Bestandsfußwegenetzes

Verkehrsberuhigte Gebiete haben – sofern sie entsprechend ausgestaltet sind – eine höhere Qualität für den Fußverkehr. Im Bezirk Liesing sind dezidiert für den Fußverkehr gewidmete Verkehrsflächen nur in Form von Wohnstraßen bestehend. Es existieren keine Fußgänger:innenzonen bzw. Begegnungszonen im Bestand (Stadt Wien – <https://data.wien.gv.at>). Wohnstraßen sind an folgenden Straßen eingerichtet:

- Anton Krieger Gasse (20–24)
- Anton-Stuzenberger-Weg
- August-Greiml-Weg
- Bendagasse

- Engelshofengasse
- In der Klausen
- Kirchenplatz
- Koppaliggasse
- Rößlergasse

Um eine Bewertung des Netzes hinsichtlich seiner Qualität für den Fußverkehr zu ermöglichen, wurde dieses in Bezug auf infrastrukturelle Eigenschaften in Kombination mit stadtklimatischen Faktoren (Begrünung & Wasserelemente) sowie Infrastrukturen für Aufenthaltsqualität (Sitzbänke & Stadtmobiliar) analysiert.

Als Basis wurde der maschinenlesbare Geodatenatz der MA18 zu Bestandsgehsteigbreiten auf den Kanten des Fußwegnetzes ausgewertet und Abschnitte ohne Gehsteige bzw. mit einer Breite geringer als die Regelbreite von 2m (FSV, 2015a) ausgewiesen. Zusätzlich wurde mithilfe der Schattenkarte der Stadt Wien sowie Geodatenätzen zu Bäumen und Gebüsch die lokale Verschattungs- bzw. Begrünungssituation in das Netz übertragen. Komplettiert wurde die Analyse durch eine Auswertung von Flächenpotentialen für Umgestaltungen im Straßenraum. Hierfür wurde die bestehende Parkraumordnung untersucht. Quer- und Schrägstellplätze bzw. Gehsteigstellplätze (Stellplätze, die auf Teilen des Gehsteiges markiert sind) wurden auf Basis von Luftbildanalysen, der Flächenmehrzweckkarte der Stadt Wien sowie digitalen und vor-Ort Begehungen in Google Street View erhoben und als Potentialflächen etwa für die Umgestaltung in Längsparkordnung gekennzeichnet.

4.6 Einbettung in langfristige Planungen zur Stadtentwicklung

Im Kontext von städtebaulichen Entwicklungen im Bezirk Liesing wurden in den letzten Jahren mehrere Projekte erfolgreich umgesetzt und neue Zentrumsbereiche für den Fußverkehr im Bezirk geschaffen (Bildungscampus Atzgersdorf, Kulturzentrum Sargfabrik Atzgersdorf, Karee Atzgersdorf, Unilever-Gründe, In der Wiesen Ost). Diese für den Fußverkehr als Quellen bzw. Ziele relevante Gebiete werden in den nächsten Jahren durch weitere städtebauliche Entwicklungen ergänzt. So ergeben sich einige langfristige Planungsperspektiven mit Relevanz für den Fußverkehr, die außerhalb des Zeithorizontes zur Umsetzung des Masterplans Gehen liegen. Dies umfasst die Stadtentwicklungsgebiete

- Biotop-Wildquell (Wildschek Gründe, Walter-Jurmann-Gasse)
- In der Wiesen West

Eine Fußverkehrsplanung, die den im Masterplan gelisteten Qualitätskriterien entspricht, ist in den neuen Stadtentwicklungsgebieten noch vor Baustart zu berücksichtigen.

Zusätzlich zur städtebaulichen Entwicklung, werden neue fußverkehrsrelevante Projekte und Verbindungen im Bezirk geplant. Dazu gehören unter anderem die neue S-Bahn Station Benyagasse im Bereich des Biotop-Wildquell Stadtentwicklungsgebietes, welche zwei neue Querungsmöglichkeiten über die Barriere der Südbahn vorsieht. Insgesamt bietet der viergleisige Ausbau der Südbahn große Potentiale zur Schaffung weiterer Querungsmöglichkeiten (s. Abschnitt 6.3).

Weiters birgt der Bestand im Bezirk Liesing großes Potential für zwei stadtweit relevante Vorschläge zur Förderung von aktiver Mobilität im Allgemeinen:

- **Errichtung einer hochwertigen Verbindung für aktive Mobilität entlang der ersten Wiener Wasserleitung:**



Abbildung 10: Hochwertige Achse für aktive Mobilität (gelb hinterlegt) entlang der ersten Wiener Wasserleitung (siehe Leitbild, Karte Nr. 1)



Abbildung 11: Aquädukt der ersten Wiener Wasserleitung - Potential zur Förderung aktiver Mobilität.

Mit der Wiener Wasserleitung in Form von bestehenden Aquädukten bzw. freigehaltenen, nicht bebauten Bereichen, besteht ein großes Potential zur Errichtung einer hochwertigen und direkten Verbindung für aktive Mobilität entlang der ersten Wiener Wasserleitung durch den gesamten Bezirk. Zu diesem Zweck können freigehaltene Flächen- und Aquäduktabschnitte der ersten Wiener Wasserleitung mit geeignet gesicherter Fuß- und Radinfrastruktur versehen werden. Angesichts der topographisch herausfordernden Situation für den Fußverkehr in Liesing, kann die Wasserleitung durch Vorsehen von geeigneten Zugangsinfrastrukturen aus Tallagen (Liesingbach, Endresstraße,

Tullnertalgasse) im Rahmen des Ausbaus eine hochwertige, neue Wegeverbindung für den Bezirk bzw. überregional für die Vernetzung der Stadt Wien mit dem südlichen Umland unterstützen. Die Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten wird im Sinne der Aktivierung bestehender Potentiale empfohlen.

- **Ergreifen von Maßnahmen zur Überwindung der Barriere A2 in Ost-West-Richtung für Fuß- und Radverkehr:** Wie in Abschnitt 4.4 beschrieben, bestehen nur zwei Querungsmöglichkeiten für die in Nord-Süd Richtung verlaufende Barriere der A2/A23. Die Schaffung einer Querungsmöglichkeit (z.B.: Unterführung) im Bereich der Böheimgasse in Richtung Vorarlberger Allee bietet hier die Möglichkeit zur stärkeren Anbindung des östlichen Bezirksteils Inzersdorf an die westlichen Bezirksteile Erlaa und Atzgersdorf für aktive Mobilität. Die Prüfung von Umsetzungsmöglichkeiten wird im Sinne der Aktivierung bestehender Potentiale empfohlen.

5 Räumliches und qualitatives Leitbild

Dem Leitbild des Masterplan Gehen Liesing liegt die Schaffung einer hochwertigen Ausgangslage für Fußverkehr nach dem Konzept der Stadt der kurzen Wege bzw. der 15-Minuten-Stadt zugrunde. Das im Leitbild geschaffene Fußverkehrsnetz adressiert alle unterschiedlichen Gruppen an Fußgänger:innen und ermöglicht ein einfaches und unkompliziertes Aufsuchen alltäglicher Ziele zu Fuß.

Das Leitbild baut auf der Bestandsanalyse des Masterplans auf. Sie bildet die Grundlage zur Ableitung des Soll-Fußwegenetzes für den Fußverkehr. Dieses Netz spannt sich zwischen den übergeordneten sowie lokalen Zentren des Bezirks (lokale, historische Zentren), Grünräumen und Naherholungsgebieten sowie alltäglichen Zielen des Fußverkehrs (Bildungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen) auf und vernetzt somit dazwischenliegende Wohngebiete mit Zielen des alltäglichen Bedarfs.

Als Stadtrandbezirk mit rund 32km² Fläche, ist das Netz durch große Distanzen bzw. große Maschenweite zwischen den lokalen und übergeordneten Zielen/Zentren im Bezirk gekennzeichnet. Dementsprechend wurde die Netzerstellung im Sinne einer fußverkehrsgerechten Vernetzung von lokalen Quellen und Zielen des alltäglichen Bedarfs hierarchisch durchgeführt: Neben der Erstellung eines lokalen, niederrangigen Fußverkehrsnetzes wurden wichtige Ziele im Bezirk (historische/kommerzielle Zentren, Grün- und Naherholungsgebiete, Schulen, ÖV-Haltestellen) über hochrangige Fußverkehrsachsen verbunden, die den gesamten Bezirk durchwegen.

Folgende Achsen spannen das hochrangige Fußwegenetz in Liesing von West nach Ost bzw. Nord nach Süd auf:

West – Ost Achsen:

- Liesingbachweg (von Breitenfurt bei Wien bzw. Kaltenleutgeben bis Favoriten)
- Speisinger Straße – Marktgemeindegasse – Tullnertalgasse – Walter-Jurmann-Gasse – Liesingbachweg
- Maurer Wald – Gebirgsgasse – Maurer Hauptplatz – Endresstraße – Atzgersdorf S-Bahn – Atzgersdorf Kirchenplatz – Liesingbachweg
- Atzgersdorf S-Bahn – Knotzenbachgasse – Reklewskigasse – Liesingbachweg – Giffingergasse – Kugelmanplatz – Judith-Holzmeister-Weg – Erlaaer Straße
- Maurer Wald / St. Georgen-Berg – Anton-Krieger-Gasse – Rudolf-Zeller-Gasse – Schartlgasse – Liesinger Platz – Liesingbachweg

Nord – Süd Achsen:

- Liesingbachweg – Erlaaer Schleife – Ostrandstraße – Erlaaer Straße – Perfektastraße – Siebenhirten
- Liesinger Platz – Perchtoldsdorfer Straße – Perchtoldsdorf
- Wasserspeicher Rosenhügel – Erste Wiener Wasserleitung – Perchtoldsdorf

- Pfarrgasse – Ewald-Balser-Gasse – Toscaninigasse – Vorarlberger Allee

Neben allgemeinen netzbezogenen bzw. punktuellen Handlungsempfehlungen weist das Leitbild fünf Fokusgebiete aus, die einerseits aufgrund ihrer Lage neuralgische Knoten im hochrangigen Netz bilden und denen andererseits aufgrund ihres hohen Fußverkehrsaufkommens oder historischer Bedeutung besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf fußverkehrsfreundliche Gestaltung zukommt.

Der Masterplan Gehen Liesing weist folgende fünf Fokusgebiete aus:

- Liesinger Platz
- Maurer Hauptplatz
- Stadtentwicklungsgebiet Atzgersdorf
- Alt Erlaa – Stadtentwicklungsgebiet In der Wiesen
- Inzersdorf

Das hierarchisch aufgebaute Soll-Fußwegenetz berücksichtigt insbesondere die Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur sowie die generelle Aufenthaltsqualität (Begrünung, Infrastruktur am Wegesrand wie z.B.: Sitzmöglichkeiten, WCs, Trinkbrunnen). Dabei wird zwischen Netzabschnitten unterschieden, welche im Status Quo die Qualitätskriterien des Masterplans unterschreiten, und jenen Abschnitten, die dies zwar nicht tun, jedoch qualitativ noch weiter verbessert werden können.

Das Zielnetz wird neben wichtigen Bestandsverbindungen durch das Ausweisen urbaner und infrastruktureller Lücken des Fußwegenetzes komplettiert und berücksichtigt zukünftige Verbindungen, denen durch die Realisierungsprozesse neuer Bezirksteile (Stadtentwicklungsgebiete, z.B.: In der Wiesen West, Wildschek-Gründe) große Bedeutung zukommt (neu entstehender Nutzungsdruck bzw. Nachfrage nach Verbindungen in Zentren und zu lokalen Zielen).

Masterplan Gehen

23. Bezirk, Liesing

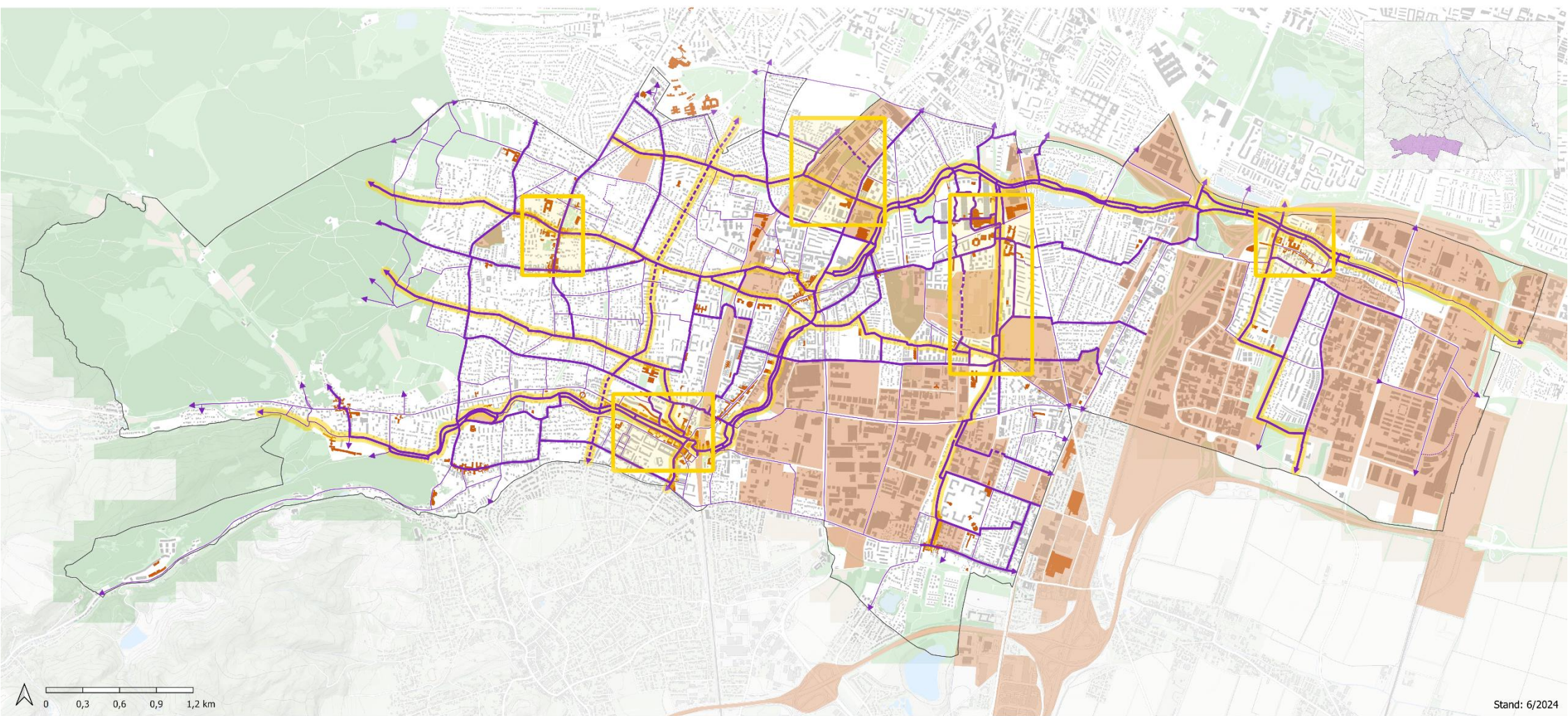
Leitbild - Karte Nr. 1



Stadt
Wien

Stadtentwicklung
und Stadtplanung

tbw
RESEARCH



Stand: 6/2024

Karteninhalte

- Fokusgebiete
- Achsen

- Soll Fußwegenetz
- Hochrangig
 - Hochrangig - Planungsnetz
 - Niederrangig
 - Niederrangig - Planungsnetz

Zentren

- Kommerzielle und historische Zentren, Bildungseinrichtungen

Barrieren

- Gewerbe- und Industriegebiete, Gleisanlagen, urbane Lücken und Stadtentwicklungsgebiete
- Bezirksgrenze

Auftraggeber:in:

Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Wien, vertreten durch DI Roman Riedel, im Rahmen des Bezirksauftrages für den 23. Bezirk

Verfasser:in:

tbw research GesmbH

Bearbeitung:

Julia Simhandl BSc,
DI Clemens Raffler

Datenquellen:

Stadt Wien - <https://data.wien.gv.at>, 2024,
basemap.at, 2024

6 Handlungsfelder und Maßnahmen

Die Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Liesing können in sieben Handlungsfelder gruppiert werden:

- **Handlungsfeld 1:** Netzinfrastuktur verbessern
- **Handlungsfeld 2:** Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur
- **Handlungsfeld 3:** Abbau von Barrieren
- **Handlungsfeld 4:** Sichere Quermöglichkeiten
- **Handlungsfeld 5:** Verkehrsberuhigung
- **Handlungsfeld 6:** Aufenthaltsqualität verbessern
- **Handlungsfeld 7:** Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Diese beziehen sich jeweils auf unterschiedliche Straßenabschnitte im Bezirk Liesing (s. Anhang, Karte Nr. 8). Weiters wurde eine detaillierte Liste an Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und in Abstimmung mit dem Bezirk Liesing festgelegt (s. Kapitel 8).

Grundsätzlich bildet der Masterplan Gehen Liesing ein Rahmendokument, welches fokussierte Handlungsempfehlungen im Bezirk ausweist. Abseits der im Masterplan Gehen verorteten Handlungs- und Netzeempfehlungen tragen auch andere Maßnahmen zu den unten angeführten Handlungsfeldern unabhängig von ihrer Verortung immer zur Förderung des Fußverkehrs bei und werden im vorliegenden Masterplan für den gesamten Bezirk empfohlen.

6.1 Handlungsfeld 1: Netzinfrastuktur verbessern

Handlungsfeld 1 Netzinfrastuktur verbessern	Gehsteigverbreiterungen
	Hindernisse am Gehsteig entfernen
	Fußverkehrsfreundliche Parkraumordnung
	Auswahl geeigneter Bodenbeläge
	Inklusive Planung und Umgestaltung

Der Bezirk Liesing weist bereits ein weitläufiges Bestandsfußwegenetz auf. Viele Straßenabschnitte davon verfügen jedoch über ein Potential zur Verbesserung ihrer infrastrukturellen Qualität.

Dies betrifft vor allem Straßenabschnitte deren Gehsteige die Regelgehsteigbreite (FSV, 2015a) von 2m unterschreiten (s. Anhang, Karte Nr. 7). Um ein für den Fußverkehr qualitativ hochwertiges Netz zu schaffen, ist ein Ausbau der Gehsteige über die vorgegebenen 2m hinausgehend anzustreben. Gemäß Leitfaden zum „Aktionsprogramm klima**aktiv** mobil“ (Klima- und Energiefonds, 2023) können nur

Gehsteigverbreiterungen, die über die in der RVS festgelegte Regelbreite hinausgehen, gefördert werden.

Im Zusammenhang mit Gehsteigverbreiterungen ist auch die bestehende Parkraumordnung zu beachten. Raum für Fußverkehrsinfrastruktur kann dabei einerseits durch Umwandlung einer Schräg- oder Querparkordnung in Längsparkordnung, andererseits durch komplettes Auflassen der Parkspur gewonnen werden. Weiters entstehen bei Schräg- und Querparkordnung oftmals Konfliktsituationen durch Fahrzeugteile, die über die Gehsteigkante ragen und somit den verfügbaren Raum für Fußgänger:innen einschränken – auch wenn dies seit der StVO-Novelle nicht mehr gestattet ist (s. Kapitel 2.2). Ebenso gilt es, ausgewiesene Stellplätze, welche Teile des Gehsteigs als Stellplatzfläche nutzen, anders zu organisieren. Die genaue Umgestaltung ist entsprechend der jeweiligen Straßensituation sowie mittels Erhebungen aus Sicht des Fußverkehrs zu wählen

Der für den Fußverkehr verfügbare Raum wird oftmals auch durch andere Infrastrukturen, wie etwa Müllcontainer, Verkehrszeichen oder Beleuchtungsmasten verringert. Diese Hindernisse können insbesondere an Kreuzungspunkten zu weiteren Problemen, etwa durch eingeschränkte Sichtbeziehungen zum MIV, führen. Punktuell kann die Regelgehsteigbreite gemäß RVS zwar unterschritten werden, im Sinne eines hochwertigen Fußwegenetzes ist jedoch eine durchgehende Breite von mehr als 2 m anzustreben. Seit der StVO-Novelle ist es möglich Verkehrszeichen direkt am Fahrbahnrand anzubringen und somit Hindernisse für den Fußverkehr zu minimieren (s. Kapitel 2.2).

Unterschiedliche Personengruppen haben verschiedene Bedürfnisse und Anforderungen an die Ausgestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 2.3). Insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sowie Kinder oder Personen mit Betreuungsaufgaben ist eine entsprechende infrastrukturelle Qualität des Fußwegenetzes bedeutsam. Eine barrierefreie Ausgestaltung, genügend Rastmöglichkeiten (s. Kapitel 6.6), die Schaffung möglichst direkter Verbindungen und entsprechende Informations- bzw. Hilfs- und Leitsysteme (akustische Ampeln, taktile Leitsysteme) sind für diese Gruppen besonders wichtig.

Im Sinne einer klimaverträglichen Stadtentwicklung ist bei der Umgestaltung von Straßenräumen auch auf die Wahl geeigneter Oberflächen zu achten. Die Benutzung von hellen Pflastersteinen mit offenen Fugen ist einer asphaltierten Fläche vorzuziehen, um Sickerwässer besser ableiten zu können und Hitzeentwicklung zu beschränken. Wo möglich, sind versiegelte Flächen zu reduzieren und durch wassergebundene Decken und Grünflächen zu ersetzen. Die Wahl der Oberflächengestaltung ist entsprechend der jeweiligen Situation und Erfordernisse (Benützungsintensität, Tragfähigkeit) zu wählen.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Besonders an Straßen, die eine hochrangige Verbindungsfunktion aufweisen, ist es wichtig den entsprechenden Raum für Fußgänger:innen durch Gehsteigverbreiterungen zu ermöglichen. Konkret betrifft dies im Bezirk Liesing beispielsweise die folgenden beiden Straßenabschnitte:

- **Lehmannngasse**

Die Lehmannngasse stellt ein wichtiges Verbindungsstück entlang des Geh- und Radwegs entlang des Liesingbachs dar. Entlang der Nordkante der Lehmannngasse ist zurzeit kein Gehsteig vorhanden – der existierende Bordstein wird durch einen schmal dimensionierten Radweg genutzt. Auf der gegenüberliegenden, südlichen Straßenseite existiert ein Gehsteig, der allerdings die Regelbreite von 2 Metern unterschreitet. Ein Ausbau der



Abbildung 12: Lehmannngasse (tbw research 05/2024)

Gehsteiginfrastruktur an der Nordkante ist insbesondere aufgrund der Verbindungsfunktion entlang der Aufenthaltsräume des Liesingbachs sowie des Liesinger Platzes relevant (s. Abbildung 12).

- **Rudolf-Waisenhorn-Gasse**

Die Rudolf-Waisenhorn-Gasse ist eine wichtige Verbindungsachse zwischen dem Wegenetz des Liesingbachs, der Breitenfurter Straße sowie weiter über die Südbahntrasse zum Maurer Berg. Angesichts der deutlichen Unterschreitung der Regelgehsteigbreite von 2 Metern (im Schnitt 1,1m Breite an der Nordkante, 1,5m Breite an der Südkante) und des hohen motorisierten Verkehrsaufkommens ist die Verbindung nur sehr schlecht begehbar. Als Maßnahme wird eine Gehsteigverbreiterung in der Rudolf-Waisenhorn-Gasse als Lückenschluss im Fußwegenetz zwischen Liesingbach, Breitenfurter Straße

und dem Steg über die Bahntrasse bzw. die Umsetzung des bestehenden Flächenwidmungsplans im Abschnitt Liesingbach - Breitenfurter Straße (>2m Gehsteigbreite, Baumpflanzungen) empfohlen (s. Abbildung 13).



Abbildung 13: Rudolf-Waisenhorn-Gasse (tbw research 05/2024)

Darüber hinaus gibt es viele weitere Straßenabschnitte, welche Gehsteige mit einer Breite unter 2m aufweisen. Das betrifft beispielsweise längere Abschnitte an folgenden Straßen:

- Siedlungsstraße
- Büttnergasse
- Hausgrabengasse
- Färbermühlgasse

Abseits der hier angeführten Straßen weist der Masterplan Gehen Liesing Gebiete aus, in denen die Regelgehsteigbreite systematisch unterschritten wird (Einfamilienhaus- und Siedlungsrandgebiete). In diesen Gebieten (s. als Beispiel Abbildung 14) wird eine Überprüfung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs empfohlen (Besonders im Nahbereich von Bushaltestellen, Einkaufsmöglichkeiten oder verlaufenden Netzabschnitten).



Abbildung 14: Einfamilienhaus-/Siedlungsrandgebiet zur Überprüfung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs im Bereich zwischen Altmannsdorfer Straße und Triester Straße

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex zum Masterplan Gehen Liesing (s. Kapitel 9 – Einträge zu Handlungsfeld 1).

Im Zuge der Um-/Neugestaltung von Fußverkehrsinfrastruktur sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu bedenken. Hervorzuheben sind folgende Straßenabschnitte, die neben geringen Gehsteigbreiten auch Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen aufweisen:

- Kaiser-Franz-Josef-Straße
- Meischlgasse
- Josef-Österreicher-Gasse

6.2 Handlungsfeld 2: Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur

Handlungsfeld 2 Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur	Fehlende Gehsteige errichten
	Ertüchtigung von Trampelpfaden
	Vernetzung neuer Stadtentwicklungsgebiete
	Nutzungsadäquate Netzgestaltung

Obwohl der Bezirk Liesing bereits über ein weitreichendes Netz an Fußwegeverbindungen verfügt, bestehen dennoch einige Lücken und das Potential zur Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastrukturen. Das umfasst einerseits Straßen, die derzeit keine oder nur einseitig Gehsteige aufweisen. Um den entsprechenden Platz im Straßenraum für die Errichtung zu gewährleisten, sind auch mögliche Flächenumverteilungen, beispielsweise durch Änderung der Parkraumordnung (s. Kapitel 6.1) einzubeziehen.

Auch Trampelpfade sind ein Anzeichen für fehlende Infrastrukturen bzw. den Bedarf an Fußwegeverbindungen. Sie kennzeichnen durch Fußgänger:innen gewünschte Abkürzungen und sind daher oftmals im Zusammenhang mit Barrieren (s. Kapitel 6.3) vorzufinden. Bestehende Trampelpfade, als Lücken im Fußwegenetz, sollten daher zu ansprechend ausgestalteten Fußwegeverbindungen (befestigte Untergründe, Beleuchtung, Begrünungs- und Beschattungsmaßnahmen) ausgebaut werden.

Insbesondere beim Ausbau des ÖV-Angebots sowie im Kontext neuer städtebaulicher Entwicklungen, ergeben sich Möglichkeiten zum Ausbau des Fußwegenetzes sowie Notwendigkeiten zur Schaffung neuer Infrastruktur (z.B.: Stadtentwicklungsgebiete Wildschek Gründe/Biotop Wildquell, In der Wiesen West). Bedarfe des Fußverkehrs, wie etwa ein kleinmaschiges Netz an attraktiven Verbindungen und eine gute Anbindung wichtiger Ziele sowie ÖV-Stationen, im Sinne einer 15-Minuten-Stadt, sind dabei zu berücksichtigen. Insgesamt ist bei der Errichtung neuer Gehsteige und Fußwege auf eine qualitativ hochwertige infrastrukturelle Ausgestaltung (s. Kapitel 6.1) sowie Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Im Bezirk Liesing besteht beispielsweise in folgenden Straßenabschnitten der Bedarf und das Ausbaupotential für neue Gehsteiginfrastruktur:

- **Trampelpfad entlang der Straßenbahnlinie 60 (Fortsetzung der Rittlergasse)**
Die Straßenbahnlinie 60 ist ein wichtiges öffentliches Verkehrsmittel im Bezirksteil Mauer. Von der Kreuzung Rittlergasse – Schwarzwaldgasse aus besteht der Wunsch zur Anbindung der Station Anton-Krieger-Gasse (s.

Trampelpfad, Abbildung 15). Gute bzw. hochwertig ausgestaltete Zugangswege zu hochrangigen ÖV-Stationen sind für diesen, durch flächige Einfamilien- und Reihenhaussiedlungen geprägten Bezirksteil von hoher Relevanz. Die Befestigung des Weges im Sinne einer hochwertigen Stationserreichbarkeit wird empfohlen.



Abbildung 15: Trampelpfad entlang der Straßenbahnlinie 60 in Mauer (tbw research 05/2024)

- **Zugangsweg zur U-Bahnstation Perfektastraße**

Aus dem in den westlichen Teil der Wallackgasse mündenden Fußweg kommend, besteht der Wunsch zur Anbindung der U6 Station Perfektastraße auf direktem Weg entlang der Bahntrasse (s. Abbildung 16). Da der derzeitige



Abbildung 16: Trampelpfad in Richtung U-Bahn Station Perfektastraße (tbw research 05/2024)

Verlauf der Verkehrsinfrastruktur große Umwege mit sich bringt wird die Befestigung des bestehenden Trampelpfades empfohlen.

Eine vollständige Liste aller betroffenen Straßen befindet sich im Straßenindex (s. Kapitel 9) zum Masterplan Gehen Liesing.

6.3 Handlungsfeld 3: Abbau von Barrieren

Handlungsfeld 3 Abbau von Barrieren	Lineare Barrieren
	Natürliche Barrieren
	Großflächige Barrieren
	Kleinräumige Barrieren
	Temporäre Barrieren

Für den Fußverkehr stellen insbesondere Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen Barrieren dar, da sie nur an eingerichteten Querungen (s. Kapitel 6.4) überwunden werden können und somit oftmals mit Umwegen für zu Fuß gehende Personen verbunden sind. Grundsätzlich weist Liesing im Vergleich zu anderen Stadtrandbezirken (s. zum Beispiel Floridsdorf oder Donaustadt) eine deutlich höhere Dichte an Schutzwegen auf. Dennoch bestehen Potentiale zum weiteren Ausbau der Querungshilfen im Bereich der Breitenfurterstraße (im Abschnitt zwischen dem Zentrum Atzgersdorf und Dr.-Neumann-Gasse) Rodauner Straße, Perfektastraße, Altmannsdorfer Straße, Triester Straße, Pfarrgasse, Draschestraße und Kolbegasse. Auch landwirtschaftliche Gebiete, wie etwa unbebaute Felder und Baulücken, können Barrieren für den Fußverkehr darstellen wenn sie nicht durch Infrastruktur erschlossen sind. Weiters befinden sich insbesondere im südlich bzw. östlichen Teil des Bezirkes Liesing Gebiete mit gewerblichem und industriellem Nutzungsschwerpunkt, die ebenfalls Barrieren für den Fußverkehr darstellen.

Um ein für den Fußverkehr attraktives Netz mit wenigen Umwegen zu schaffen, sind einerseits bestehende Querungsmöglichkeiten attraktiv für Fußgänger:innen zu gestalten (s. Kapitel 6.4) sowie darüber hinaus weitere Querungsmöglichkeiten einzurichten. Für großflächige lineare Barrieren sind dafür beispielsweise Brücken oder Unterführungen zu schaffen. Hervorzuheben ist hier insbesondere die anzustrebende Verdichtung der Querungsmöglichkeiten über die Südbahntrasse im Rahmen des viergleisigen Ausbaus.

Neben großflächigen Barrieren, bei welchen die Errichtung von Querungsmöglichkeiten oftmals ein aufwändiges Unterfangen darstellt, bestehen auch kleinräumige Barrieren, wie beispielsweise verschlossene Tore oder Zäune (s.

Abbildung 18: bestehende Bauzaunsperre östlich des Kugelmanplatzes in Richtung der U6 Station Erlaaer Straße, Judith-Holzmeister-Weg). Insbesondere im Zusammenhang mit Wegen durch Kleingartenvereine treten diese Barrieren häufig auf. Problematisch ist dabei vor allem die bestehende Unsicherheit aufgrund mangelnder Information, ob bzw. in welchem Zeitraum die Wege in und durch Kleingartengebiete geöffnet sind/sein müssen. Eine entsprechende Beschilderung und Sicherstellung der Durchwegbarkeit sowie deren Öffnungszeiten, als auch weitere Informationsmaßnahmen zwecks verlässlicher Toröffnung (s. Kapitel 6.7) können diesem Problem entgegenwirken. Als Beispiel kann die Kennzeichnung öffentlicher Durchgänge durch ein Pilotprojekt der Mobilitätsagentur Wien herangezogen werden (Mobilitätsagentur Wien, 2018).

Auch bei temporären Barrieren, wie etwa im Zuge von Baustellentätigkeiten, ist auf eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung und die Vermeidung von Umwegen unter Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit zu achten (z.B.: möglichst kein Wechseln der Straßenseite). Insbesondere für Personengruppen mit besonderen Bedürfnissen (s. Kapitel 2.3) ist die Beachtung von Aspekten wie barrierefreie Geh- und Querungsmöglichkeiten, die Sicherstellung entsprechender Durchgangsbreiten, eine geeignete Beschilderung sowie die Zurverfügungstellung etwaiger Hilfs- und Informationssysteme besonders wichtig.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Folgende Gebiete sind im Kontext des Abbaus von Barrieren für den Fußverkehr im Bezirk Liesing beispielhaft zu nennen:

- **Querungsmöglichkeit über die Südbahntrasse (Karee Atzgersdorf – Fachmarktzentrum Gatterederstraße)**

Zurzeit ist das Neubaugebiet Karee Atzgersdorf nicht direkt an das auf der Westseite der Südbahntrasse gelegene Fachmarktzentrum fußläufig angebunden (s. Abbildung 17). Dies schafft eine Situation, in der Einkäufe des alltäglichen Bedarfs unter Bewältigung großer Distanzen bzw. mit anderen Verkehrsmodi abgewickelt werden müssen. Im Rahmen des viergleisigen Ausbaus der Südbahntrasse wird die Einrichtung einer adäquaten Querungsmöglichkeit empfohlen.



Abbildung 17: Gleise der ÖBB als Barriere zwischen Karee Atzgersdorf und Einkaufsmöglichkeiten entlang der Gatterederstraße (tbw research 05/2024)

- **Judith-Holzmeister-Weg**

Zwischen Kugelmanplatz und Judith Holzmeisterweg besteht eine Barriere durch einen Bauzaun durch ein Privatgrundstück (s. Abbildung 18). Diese Barriere unterbricht das Wegenetz in Richtung U-Bahn Station Erlaaer Straße und vervielfacht die Gehzeiten für die Siedlungsgebiete östlich des Zugangs zum Judith-Holzmeister-Weg. Die Entfernung der Barriere wird empfohlen.

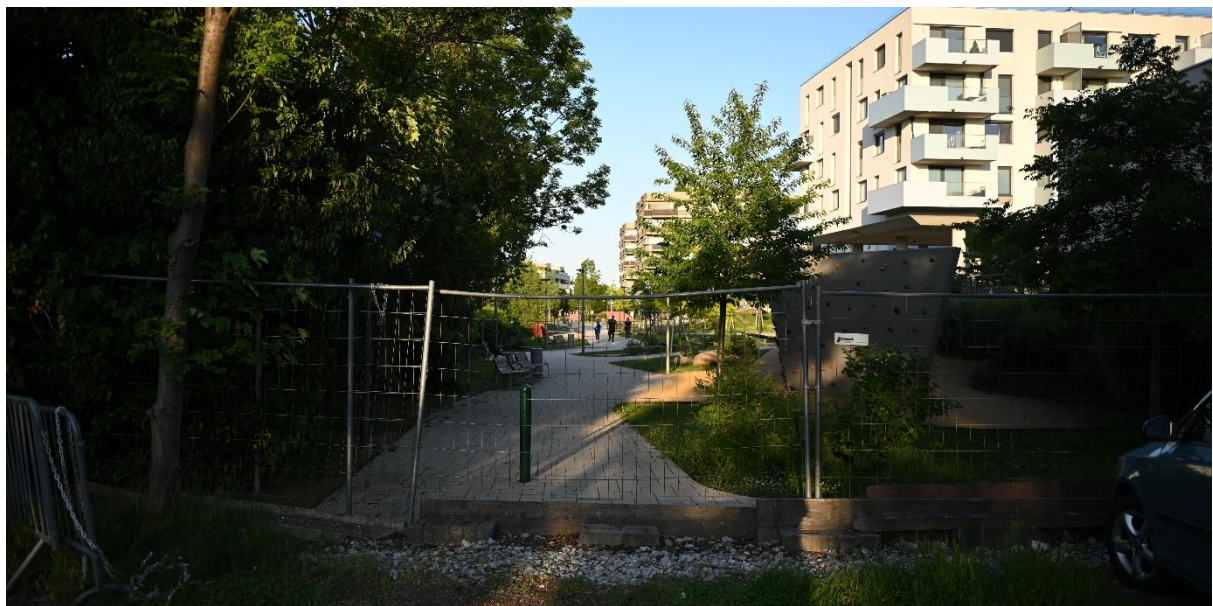


Abbildung 18: Versperrter Fußweg zur Vernetzung des Siedlungsgebietes östlich des Kugelmanplatzes in Richtung der U6 Station Erlaaer Straße, Judith-Holzmeister-Weg (tbw research 05/2024)

Weitere Straßenabschnitte und Orte mit Bedarf zum Abbau bestehender Barrieren sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.4 Handlungsfeld 4: Sichere Querungsmöglichkeiten

Handlungsfeld 4 Sichere Querungsmöglichkeiten	Fußverkehrsfreundliche Ampelschaltung
	Errichtung neuer Querungsmöglichkeiten
	Verbesserung der Sichtbeziehungen

Ein wichtiger Bestandteil eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes sind Querungsmöglichkeiten über Straßenzüge bzw. an Knotenpunkten. Diese sind so einzurichten, dass sich möglichst direkte Verbindungen im Bezirk ergeben, um dem Wunschnetz der zu Fuß gehenden Personen zu entsprechen. Durch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten über alle Kreuzungsrelationen können Umwege für Fußgänger:innen vermieden werden. Besonders zur Überwindung hochfrequentierter Straßen ist ein dichtes Netz an Querungsmöglichkeiten wichtig, da diese sonst meist schwer überwindbare Barrieren für den Fußverkehr darstellen (s. Kapitel 6.3). In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass entsprechend der Neuerungen der StVO die Benutzungspflicht von Schutzwegen, die sich in einem Umkreis von bis zu 25 m befinden, entfällt.

Da Kreuzungspunkte auch stets Gefahrenpotentiale bergen können und ein Großteil der Unfälle mit Beteiligung von Fußgänger:innen an diesen stattfindet, ist eine sichere Ausgestaltung besonders wichtig. Hierbei ist darauf zu achten direkte Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und Fußgänger:innen zu gewährleisten. Eine Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie bauliche Hilfestellungen wie die Errichtung von Gehsteigvorziehungen in Kreuzungspunkten tragen zu verbesserter Sichtbarkeit sowie Sicherheit von Fußgänger:innen bei. Durch Gehsteigvorziehungen wird darüber hinaus die Querungsdistanz reduziert. Diese sollte grundsätzlich so gering wie möglich gehalten werden, um ein sicheres Überqueren zu gewährleisten. Zur Unterstützung sind Querungshilfen wie etwa Mittelinseln anzudenken.

Weiters ist auf eine entsprechende Dimensionierung der Aufstellflächen für Fußgänger:innen zu achten. Insbesondere gilt dies für Kreuzungspunkte mit bzw. in der Nähe von ÖV-Haltestellen. Ebenso ist eine niveaugleiche Ausgestaltung der Kreuzungsplateaus hilfreich. Dadurch wird nicht nur der MIV entschleunigt und die Sichtbeziehung verbessert, sondern auch die Querungssituation für beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen verbessert bzw. Querungen für diese überhaupt erst ermöglicht (s. Kapitel 2.3).

Bei ampelgeregelten Kreuzungen ist darauf zu achten, möglichst kurze Wartezeiten für Fußgänger:innen zu schaffen. Zu lange Rotphasen können etwa zur Missachtung der VLSA sowie – in Kombination mit zu geringen Aufstellflächen – zu einer Ansammlung von Personen und somit zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit führen. Für eine fußverkehrsfreundliche Gestaltung ampelgeregelter Kreuzungssituationen sind Wartezeiten/Rotphasen von unter 20 Sekunden und entsprechend lange

Freigabezeiten/Grünphasen zur sicheren Querung anzustreben. Dabei ist auch eine barrierefreie Gestaltung durch akustische sowie taktile Hilfssysteme zu beachten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

An folgenden Kreuzungssituationen besteht der Bedarf zur Neuerrichtung bzw. Umgestaltung von entsprechenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen zum Abbau von Barrieren und zur besseren Vernetzung sowie die Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten zur Verringerung von Gefahrenpotentialen:

- **Anton-Krieger-Gasse – Rodauner Straße:**

Die Anton-Krieger-Gasse ist eine Hauptroute des Fußverkehrs im Bezirksteil Mauer. Sie wird im oberen Abschnitt durch die Kreuzung mit der Rodauner Straße (Tempo 50 Zone) unterbrochen (s. Abbildung 19). Die erhöhte Nachfrage nach Querung in Richtung Maurer Wald ist zu überprüfen, die Einrichtung einer entsprechenden Querungsinfrastruktur (Schutzweg oder VLSA geregelte Querungsmöglichkeit) wird empfohlen.



Abbildung 19: Querungsmöglichkeit über die Rodauner Straße Höhe Anton-Krieger-Gasse (tbw research 05/2024)

- **Einmündung Vösendorferstraße in Draschestraße**

Die Unfallauswertungen der Bestandsanalyse des Masterplan Gehen Liesing haben ergeben, dass aus Richtung Hans-Dunkl-Park kommende Fußgänger:innen beim Queren des Schutzwegs vermehrt im Konflikt mit dem MIV geraten und verunfallen (s. Abbildung 20). Eine Verbesserung der Querungssicherheit (z.B.: durch Herstellung besserer Sichtverhältnisse am

linken Straßenrand oder durch Anrampung des Schutzweges zur Reduktion der MIV-Geschwindigkeit) wird empfohlen.



Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Vösendorf Straße Höhe Draschestraße (tbw research 05/2024)

- **Perfektastraße 58**

Im Stationsbereich der U-Bahn Station Perfektastraße besteht derzeit nur eine Querungsmöglichkeit auf der Westseite der Station. Östlich der Station besteht lediglich ein Fahrbahnteiler mit Auftrittsfläche (nicht barrierefrei). Aufgrund der östlich gelegenen Siedlungsgebiete wird die Perfektastraße in erhöhter Frequenz an der östlichen Seite der Station ohne weitere Querungshilfe gequert (s. Abbildung 21). Die Unfallauswertung bestätigt Konfliktsituationen



Abbildung 21: Fehlende adäquate Querungsmöglichkeit über die Perfektastraße an der Ostseite der U-Bahn Station.

zwischen Fußgänger:innen und dem MIV. Die Prüfung der Verbesserung der bestehenden Querungshilfe (Mittelinsel) wird empfohlen.

Weitere Straßenabschnitte mit fehlenden Quermöglichkeiten sowie Kreuzungspunkten mit Verbesserungspotential der bestehenden Querungen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) angeführt.

6.5 Handlungsfeld 5: Verkehrsberuhigung

Handlungsfeld 5 Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigte Bereiche
	Fußverkehrsfreundliches Schulumfeld
	Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion

Neben der Verbesserung des Fußwegenetzes durch Gehsteigverbreiterungen oder Schaffung neuer Verbindungen wirken auch Maßnahmen zur Entschleunigung des MIV positiv auf den Fußverkehr. Einerseits verbessert sich dadurch die Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) und Sicherheit für Fußgänger:innen, andererseits können diese Maßnahmen auch Lenkungseffekte, etwa durch eine Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse zu Gunsten des Fußverkehrs, anstoßen.

Es gibt unterschiedliche Maßnahmen, die gesetzt werden können, um eine verkehrsberuhigende Wirkung zu erzielen. Zunächst ist die Ausweisung von auf Verkehrsberuhigung fokussierten Straßentypen, wie Wohnstraßen, Begegnungs- oder Fußgänger:innenzonen, zu nennen. Weiters sind Netzabschnittslücken mit fehlender Beschränkung des Tempolimits (Tempo 30 Zone) zu schließen. Vorgaben zur Geschwindigkeitsreduktion zeigen meist nur dann ihre intendierte Wirkung, wenn der Straßenraum so umgestaltet ist, dass die Vorgaben für alle Verkehrsteilnehmenden erkennbar sind und diese auch dazu bringen die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten. Hierfür können entsprechende bauliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Bodenschwellen und eine verschwenkte Fahrbahnführung, sorgen. Aktuelle Beispiele aus der Fußverkehrsplanung sehen auch unterschiedlich geformte, großflächige Bodenmarkierungen an stark verkehrsberuhigten Straßenabschnitten vor (z.B.: Mariahilferstraße in Graz, s. Abbildung 22), um die Aufmerksamkeit des durchfahrenden MIVs zu erhöhen und dessen Geschwindigkeit zu reduzieren.



Abbildung 22: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), <https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/>
Um den Lendplatz verkehrsberuhigt und bunt.html, 13.05.2024)

Insbesondere bei Begegnungszonen, welche das Queren für Fußgänger:innen über den gesamten Straßenverlauf hinweg ermöglichen, ist auf die Sicherstellung von guten Sichtbeziehungen zwischen Fließverkehr und Fußgänger:innen zu achten, etwa durch entsprechende Gestaltung der Kreuzungssituationen (s. Kapitel 6.4) sowie durch Reduktion bzw. Umorganisation von Stellplätzen (s. Kapitel 6.1).

Besonders bei beengten Straßenverhältnissen mit schmalen Gehsteigbreiten, ohne Möglichkeit zur Verbreiterung sowie zum Schutz bzw. zur Attraktivierung alter Ortskerne eignen sich verkehrsberuhigende Maßnahmen. Weiters ist im Kontext von Schulwegen, im direkten Umfeld von Schulen und Kindergärten aber auch im Umfeld von Pflegeheimen, Gesundheitseinrichtungen und Spielplätzen eine verkehrsberuhigte Ausgestaltung zur Auflösung von Gefahrensituationen (s. u.a. Kapitel 4.1) anzustreben. Eine mögliche Maßnahme stellt in diesem Zusammenhang die Einrichtung von Schulstraßen dar.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

In folgenden Straßenabschnitten im Bezirk Liesing sind beispielsweise verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Attraktivierung und Verbesserung der Sicherheit für den Fußverkehr anzudenken:

- **Elisenstraße im Abschnitt Traubengasse/Welschgasse**

Im Bereich um den Park in der Elisenstraße wird eine Verkehrsberuhigung unter Wahrung der Zufahrtswegfunktion für PKW der Anrainer:innen empfohlen (s. Abbildung 23). Durch die verkehrsberuhigte Umgestaltung der Elisenstraße beiderseits des Parks im Abschnitt Traubengasse/Welschgasse wird das Potential zur Aufwertung des Parks als lokales Zentrum aktiviert.



Abbildung 23: Elisenstraße (tbw research 05/2024)

- **Gaulgasse**

In der Gaulgasse verläuft ein Abschnitt des Liesingbachwegs – entsprechend große Bedeutung kommt der Gaulgasse für aktive Mobilität zu (s. Abbildung 24). Es wird empfohlen in der Gaulgasse ein Fahrverbot (Ausgenommen



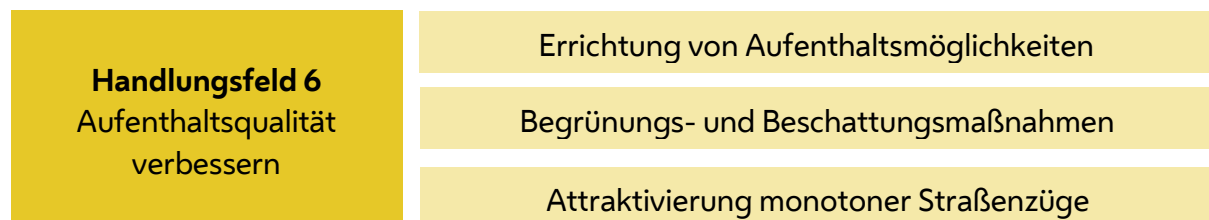
Abbildung 24: Gaulgasse (tbw research 05/2024)

Anrainer:innen und Radverkehr) mit entsprechenden baulichen Maßnahmen zu kombinieren (z.B.: Niveaugleiche, Umorganisation des Parkraumregimes, Wahl eines geeigneten Bodenbelags) und so für aktive Mobilität als Lückenschluss zu attraktivieren.

Angeichts der bislang im Bezirk nicht vorhandenen Fußgänger:innenzonen bzw. Begegnungszonen wird eine offensive Nutzung dieser verkehrsberuhigenden Instrumente wo möglich empfohlen.

Weitere Straßenabschnitte mit Bedarf an verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind in der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) angeführt.

6.6 Handlungsfeld 6: Aufenthaltsqualität verbessern



Um ein attraktives Fußwegenetz zu schaffen und Personen zum Zu-Fuß-Gehen zu motivieren, ist nicht nur die infrastrukturelle Qualität der Gehsteige und Gehwege ausschlaggebend, sondern insbesondere auch die Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Ein wichtiger Aspekt für eine hohe Aufenthaltsqualität ist die Einrichtung mit entsprechendem Stadtmobiliar (Sitz- und Rastplätze). Dies ist insbesondere für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen wichtig. Konsumfreie, für zu Fuß gehende Personen attraktiv gestaltete Aufenthaltsmöglichkeiten führen darüber hinaus auch zu einer allgemeinen Attraktivierung des Straßenraumes. Dies kann vor allem monotone, geradlinige Straßenzüge, die für eine Nutzung durch den MIV (Fließverkehr und ruhenden Verkehr) ausgerichtet sind, attraktiver für den Fußverkehr gestalten. In diesem Zusammenhang können beispielsweise auch Parklets oder Grätzloasen, als Mikro-Freiräume, positiv zur Gestaltung beitragen. Diese schaffen darüber hinaus die Möglichkeit für Anrainer:innen sich direkt an der Gestaltung des öffentlichen Raumes zu beteiligen.

Die Gestaltung attraktiver Straßenräume bedeutet, insbesondere im Hinblick auf eine klimaresiliente Stadtentwicklung, auch eine Ausstattung mit Begrünungs- und Beschattungselementen. Insbesondere Baumpflanzungen tragen durch ihre kühlende Wirkung und schattenspendende Funktion positiv zum Stadtklima bei, wobei grundsätzlich Baumreihen und -gruppen der Pflanzung von Einzelbäumen vorzuziehen sind. Weiters eignen sich Fassadenbegrünungen sowie Flächenentsiegelungen und die Errichtung wassergebundener Decken zur Gestaltung eines attraktiven, klimafitten Straßenraumes. Begrünungsmaßnahmen tragen dabei nicht nur positiv zum Stadtklima

bei, sondern erhöhen auch die allgemeine Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und dessen Wahrnehmung als attraktiven Ort für das Zu-Fuß-Gehen.

Weiters ist die Ausstattung von Fußwegenetzen mit entsprechenden Infrastrukturen und Einrichtungen entlang des Weges wichtig. Im Sinne einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raumes für alle sind hierbei die unterschiedlichen Anforderungen verschiedener Personengruppen (s. Kapitel 2.3) zu beachten. Beispielsweise kann die Errichtung von einem dichten Netz an Möglichkeiten zur Abfallentsorgung, ergänzend zur Entfernung etwaiger Verschmutzungen und Schäden, zur Sauberkeit von Straßenräumen beitragen. Ein sauberer Straßenraum führt nicht nur zu einer verbesserten Aufenthaltsqualität, sondern beeinflusst auch das subjektive Sicherheitsempfinden positiv. Auch die Verfügbarkeit von sauberen Sanitäreinrichtungen im öffentlichen Raum ist für bestimmte Personengruppen, etwa Familien und Kinder, besonders wichtig.

Sowohl bei der Durchführung von Begrünungsmaßnahmen als auch der Errichtung von Infrastrukturen entlang des Weges ist darauf zu achten, diese so zu platzieren, dass sie keine Barriere für Fußgänger:innen darstellen. Weiters ist auf direkte bzw. freie Sichtbeziehungen zwischen dem MIV und dem Fußverkehr zu achten.

Betreffende Orte im Bezirk Liesing

Besonders an folgenden Orten besteht der Bedarf sowie das Potential zur Setzung von Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum:

- **Atzgersdorf Ortskern**

Der Atzgersdorfer Ortskern ist eines der erhaltenen historischen Zentren der Liesinger Bezirksteile. Durch seine Verbindungsfunktion zwischen der Breitenfurterstraße und der Endresstraße Richtung Maurer Hauptplatz kommt ihm eine zentrale Verbindungsfunktion für den motorisierten und öffentlichen Verkehr zu. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch straßengestalterische Maßnahmen (Umorganisation des Parkraumregimes, Bodenbelagswahl, Aufenthaltsflächen) im Sinne der aktiven Mobilität wird empfohlen (s. bestehende übergeordnete Planungskonzepte – Knüpfwerk Atzgersdorf (Stadt Wien – MA18,2011).



Abbildung 25: Ortskern Atzgersdorf (tbw research 05/2024)

- **Doktor-Hanswenzel-Gasse / Basler Gasse / U6 Siebenhirten**

Der Kreuzungsbereich der Doktor-Hanswenzel-Gasse und Basler Gasse wird intensiv als Zufahrt mit dem MIV zur U6 Endstation Siebenhirten genutzt. Es wird empfohlen den Kreuzungsbereich, sowie Teile der Basler Gasse und Doktor-Hanswenzel-Gasse zu Kiss&Ride Parkbuchten umzugestalten (entsprechende Gehsteigkonfiguration, Bepflanzung und Straßenmöblierung),

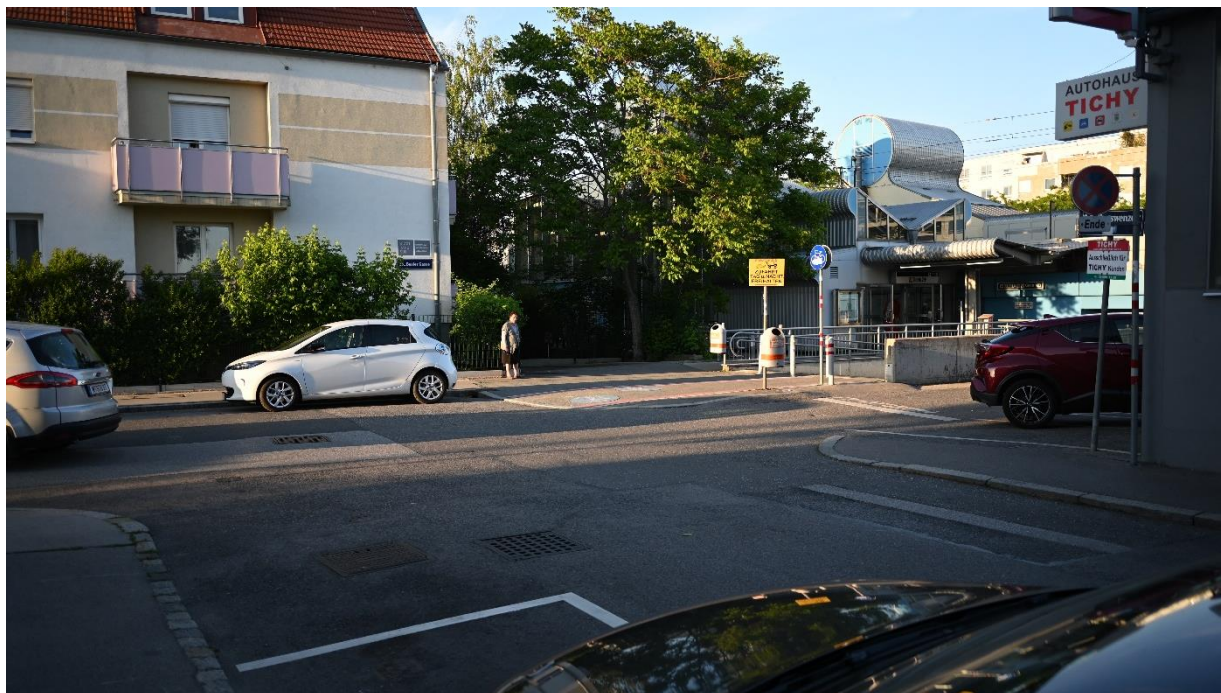


Abbildung 26: Umgestaltung der Basler Gasse zu Kiss&Ride spots (tbw research 11/2023)

um ein konfliktfreies Umsteigen zwischen ÖV und MIV zu ermöglichen und wartenden Fußgänger:innen höhere Aufenthaltsqualität bieten zu können.

In der Maßnahmenliste (s. Kapitel 8) und dem Straßenindex (s. Kapitel 9) sind weitere Straßen mit dem Bedarf an Begrünungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angeführt.

6.7 Handlungsfeld 7: Kommunikation & Bewusstseinsbildung

Handlungsfeld 7 Kommunikation und Bewusstseinsbildung	Informationskampagnen und -veranstaltungen
	Informationsmaterial zur Verfügung stellen
	Partizipative Ausarbeitung von Umgestaltungen

Zusätzlich zur Errichtung eines engmaschigen und qualitativ hochwertigen Fußwegenetzes, ist zur Erhöhung des Anteils an zu Fuß zurückgelegten Wegen auch ein entsprechendes Bewusstsein und Motivation in der Bevölkerung notwendig. Diese kann durch unterschiedliche Maßnahmen erzeugt und gesteigert werden: Einerseits können Informationen, etwa zu hochwertigen Fußwegen, unbekannten Abkürzungen (z.B.: über Erstellung einer Bezirksfußwegekarte nach dem Vorbild der Druckwerke der Mobilitätsagentur Wien) aufbereitet werden, andererseits können weitere verfügbare Angebote wie gemeinschaftliche Spaziergänge beworben werden um Zu-Fuß-Gehen zu motivieren. Weiters eignen sich Informationskampagnen für die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, wie etwa Schulwegkampagnen für Kinder und Familien. Auch Veranstaltungen mit thematischem Fokus, wie beispielsweise Spaziergänge, können dazu genutzt werden, die Motivation für das Zu-Fuß-Gehen zu steigern.

Ein effektiver Ansatz zur Etablierung und Förderung einer Kultur des Zu-Fuß-Gehens ist der Einsatz von partizipativen Methoden, wie sie beispielsweise im Rahmen des Projekts *LiDo geht – Links der Donau geht was weiter* für die Bezirke Floridsdorf und Donaustadt zur Anwendung kamen. In dem Prozess wurden neben der LiDo Fußwegekarte (Karte des Fußwegenetzes der Bezirke Floridsdorf und Donaustadt, ergänzt durch GEHgenden und identitätsstiftende Orte) ein 20m² großer Bodenplan erstellt, welcher in lokalen Interventionen im öffentlichen Raum zur Herstellung eines besseren räumlichen Verständnisses und messen alltäglicher Distanzen für die lokale Bevölkerung verwendet wurde.



Abbildung 27: Anwendung des LiDo Bodenplans im Rahmen von Interventionen im öffentlichen Raum (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)

Gemeinsame Begehungen von Bezirksteilen dienten zur partizipativen Sammlung von Schwach- oder Engstellen für den Fußverkehr. Im Zuge von Planungs- und Umgestaltungsvorhaben konnten so Eindrücke zu Stärken, Schwächen, Mängeln und Potentialen der direkt betroffenen Personen gesammelt werden und Maßnahmen dementsprechend zielgerichteter ausgearbeitet werden. Die Aktivitäten können auch digital unterstützt werden und so als Informationen direkt im Planungsprozess genutzt werden (s. als Beispiel der Einsatz der GehCheckApp im Rahmen des Projektes *LiDo geht*). Durch den Austausch zwischen Entscheidungsträger:innen, Expert:innen, Anrainer:innen und lokaler Bevölkerung, erhielten die unterschiedlichen Gruppen Information über die jeweiligen Bedürfnisse und Wünsche der anderen. Hiermit wurde Bürger:innen die Möglichkeit gegeben sich an der Gestaltung ihres alltäglichen Umfeldes zu beteiligen.

Die Anwendung ähnlicher partizipativer Ansätze wird für den 23. Bezirk empfohlen, um die bestehende Kultur des Zu-Fuß-Gehens zu fördern und zu forcieren. Grundsätzlich bietet es sich an, bei Umgestaltungen bzw. der Errichtung neuer Fußverkehrsverbindungen und Aufenthaltsmöglichkeiten (s. Kapitel 6.1, 6.5, 6.6) die lokale Bevölkerung einzubinden. Im Fokus steht dabei das Vertraut machen mit den baulichen Änderungen und Neugestaltungen. Dies geschieht beispielsweise im Kontext der Handlungsempfehlung 23 Elisenpark (s. Maßnahmenkatalog, Kapitel 8) bereits im Rahmen eines Beteiligungsprozesses (Lokale Agenda 21 – Agenda Liesing, 2024).

Eine weitere Handlungsempfehlung im Kontext von Kommunikation- und Bewusstseinsbildung kann im Zusammenhang mit der in Liesing für aktive Mobilität sehr wichtigen Achse des **Liesingbachwegs** ausgesprochen werden. Aufgrund der hohen Qualität des Grünraums entlang des Liesingbachs besteht in vielen Abschnitten ein hoher Nutzungsdruck durch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die innerhalb ihrer Nutzungsmuster sehr heterogen auftreten (beispielsweise, Spaziergänger:innen, Hundebesitzer:innen, sportliche Radfahrer:innen, Familienradgruppen, etc.). Das hohe Verkehrsaufkommen aktiv mobiler Personen führt regelmäßig zu Konfliktsituationen. In diesem Zusammenhang wird die Durchführung einer Sensibilisierungskampagne für ein konfliktfreies Miteinander entlang des Liesingbachwegs im gesamten Bezirk empfohlen (Informationsmaterial, Informationsveranstaltungen, partizipative Einbindung aller Nutzer:innengruppen), bei der alle Nutzer:innen auf die Anforderungen und Wünsche der jeweils anderen Gruppen sensibilisiert werden. Ein Teil davon könnte beispielsweise die gemeinschaftliche Ausarbeitung von Verhaltensregeln zur Vermeidung von Konflikten bzw. Förderung eines konfliktfreien Miteinanders entlang des Liesingbachs sein.

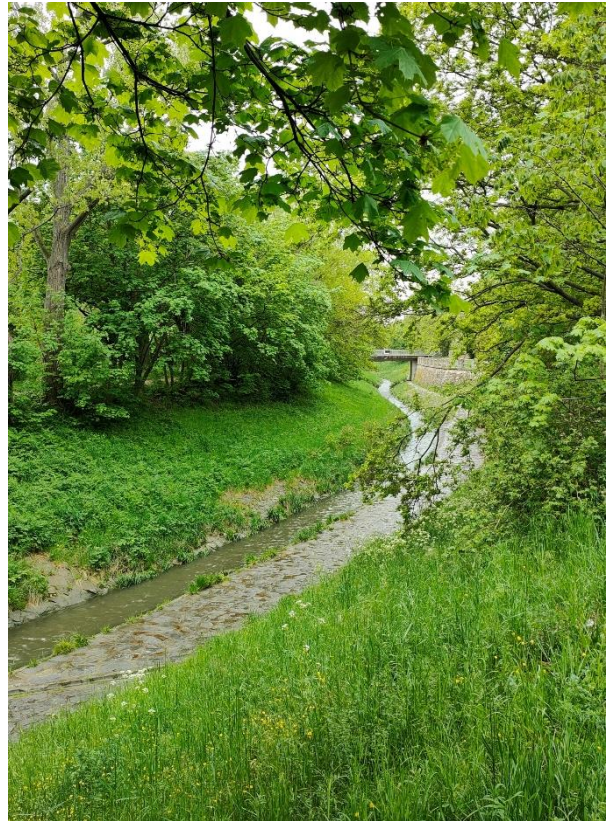


Abbildung 28: Der Liesingbach als zentraler Grünraum durch den gesamten Bezirk ist Ziel vieler unterschiedlicher Nutzer:innengruppen. (tbw research, 04/2022)

7 Beiträge der Maßnahmen zur Erreichung der gesamtstädtischen Ziele

Insgesamt tragen die im Masterplan Gehen Liesing angeführten Handlungsempfehlungen und Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen zu einer Förderung des Fußverkehrs bei.

Im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zeigen besonders jene Maßnahmen eine positive Wirkung, welche zu einer besseren Anbindung von Zielen des alltäglichen Bedarfs (Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen) sowie ÖV-Haltestellen beitragen. Das umfasst einerseits Lückenschlüsse im Fußwegenetz durch Errichtung neuer Fußverkehrsinfrastruktur (s. Kapitel 6.2) sowie Maßnahmen zur Verbesserung des Bestandsnetzes (s. Kapitel 6.1). Insbesondere in Gebieten mit einer hohen Dichte an Zielen, und einer hohen Frequenz an Fußgänger:innen, wie beispielsweise rund um die Zentren Liesinger Platz und Inzersdorf und entlang wichtigen Achsen, ist die entsprechende Dimensionierung von Fußverkehrsinfrastruktur (Gehsteigbreiten) notwendig.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Durchführung von Begrünungsmaßnahmen. Diese tragen einerseits zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) im Straßenraum bei und sorgen dafür, dass Wege für Fußgänger:innen attraktiver werden. Weiters wird dadurch das Netz an Grünräumen ausgebaut sowie neue Mikro-Grünräume geschaffen. Durch Maßnahmen zur Verbesserung der grünen und blauen Infrastruktur kann darüber hinaus der zunehmenden Erhitzung von Straßenräumen entgegengewirkt werden. Die Umsetzung der im Masterplan verankerten Maßnahmen tragen auf einer gesamtstädtischen Ebene somit zur Erreichung der Ziele des Leitbilds Grünräume Wien 2020 (Stadt Wien - MA18, 2020a) sowie des Urban Heat Island Strategieplans 2015 (Stadt Wien - MA22, 2015) bei.

Zur Zielerreichung des Fachkonzeptes Mittelpunkte des städtischen Lebens – polyzentrales Wien des STEP 2025 (Stadt Wien - MA18, 2020b) tragen insbesondere verkehrsberuhigende Maßnahmen (s. Kapitel 6.5) sowie Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität (s. Kapitel 6.6) bei, da dadurch eine Attraktivierung lokaler Zentren erreicht werden kann. Im Bezirk Liesing betrifft dies vor allem bestehende historische Ortszentren, wie Mauer, Kalksburg, Rodaun, Atzgersdorf, Erlaa, Siebenhirten oder Inzersdorf.

Die positive Wirkung der Handlungsempfehlungen des vorliegenden Masterplans wird durch die von tbw research wissenschaftlich erarbeiteten Modelle zur Quantifizierung des Wirkbeitrags von Maßnahmen zum Fußverkehrsanteil bestätigt (s. Kapitel 2.2).

8 Maßnahmenliste

Die Maßnahmenliste umfasst eine fachlich priorisierte Auswahl an Maßnahmen, in Ergänzung zum allgemein bestehenden Handlungsspielraum zur Förderung des Fußverkehrs.

Nr.	Handlungsfeld	Bezirksteil	Handlungsempfehlung
1	1	Liesing Mitte	Lückenschluss im Fußwegenetz entlang der Liesing durch Neuorganisation des Parkraumregimes an der Nordkante der Lehmannngasse. Errichtung eines gemischten Geh- und Radwegs.
2	3	Liesing Mitte	Öffnung des Durchgangs als wichtigen Lückenschluss im Fußwegenetz (Ost-West-Verbindung) zwischen Kugelmanplatz und Judith-Holzmeister-Weg. Begleiten der Öffnung durch Beschilderungsmaßnahmen für die östlich gelegenen Siedlungen.
3	1	Liesing Mitte	Entschärfung des Nutzungskonflikts zwischen Fußgänger:innen, Radfahrer:innen und ÖV-Nutzer:innen im Bereich der bestehenden Unterführung durch den Liesinger Bahnhof im Zuge des Bahnhofsneubaus durch modale Trennung der Verkehrsräume.
4	4	Liesing West	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Rodauner Straße an der Kreuzung Anton-Krieger-Gasse.
5	1	Liesing Ost	Entschärfung der Konfliktsituation zwischen Radfahrer:innen und Fußgänger:innen bzw. wartenden Fahrgästen des ÖV im Haltestellenbereich Sternngasse.
6	2	Liesing West	Ertüchtigung des Trampelpfads entlang der Straßenbahnlinie 60 im Abschnitt Schwarzwaldgasse und Anton-Krieger-Gasse.
7	1	Liesing Mitte	Gehsteigverbreiterung in der Rudolf-Waisenhorn-Gasse als Lückenschluss im Fußwegenetz zwischen Liesingbach, Breitenfurter Straße und dem Steg über die Bahntrasse.
8	3	Liesing Mitte	Barrierefreier Ausbau und Ertüchtigung des Stegs Rudolf-Waisenhorn-Gasse über die Südbahntrasse.
9	3	Liesing Mitte	Öffnung der alten Klavierfabrik (Endresstraße 18) als freiwilligen, ggf. zeitlich begrenzten, öffentlichen Durchgang zwischen dem Karree Atzgersdorf und der S-Bahn Station Atzgersdorf. Begleitende Beschilderungsmaßnahmen als Hinweis zum Durchgang setzen.
10	3	Liesing Mitte	Errichtung einer hochwertigen Querungsmöglichkeit für aktive Mobilität über die Südbahntrasse auf Höhe des Millenbergwegs und der westlich gelegenen Einkaufsmöglichkeiten entlang der Gatterederstraße.
11	3	Liesing Mitte	Ertüchtigung der bestehenden Querungsmöglichkeit unter der Südbahntrasse im Zuge des Baus der S-Bahnstation Benyastraße (südliches Stationsende).
12	3	Liesing Mitte	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit unter der Südbahntrasse im Zuge des Baus der S-Bahnstation Benyastraße (nördliches Stationsende).

13	4	Liesing Mitte	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Altmannsdorfer Straße (Höhe Liepoldgasse).
14	4	Liesing Mitte	Einrichtung einer Querungsmöglichkeit über die Perfektastraße zur besseren Erschließung des U-Bahn Aufgangs für die nordöstlich gelegenen Siedlungsbereiche.
15	4	Liesing Mitte	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Brunner Straße (Höhe Meisgeyergasse - Josef-Österreicher-Gasse) als Lückenschluss im Bezirks-Fußwegenetz und zur besseren Erschließung der lokalen Nahversorger.
16	1	Liesing Ost	Verkehrsberuhigte Umgestaltung der Büttnergasse unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeiten für Anrainer:innen. Umgestaltung als sichere Schulwegachse (Fahrbahnverschwenkung, Pflanztröge, Aufenthaltsbereiche).
17	4	Liesing Ost	Verbesserung der Querungssituation in Ost-West Richtung über die Pfarrgasse.
18	4	Liesing Mitte	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Canevalstraße (Höhe Calvigasse) in Richtung U6-Station Erlaaer Straße.
19	4	Liesing Mitte	Anpassung der bestehenden VLSA-Schaltung an Querungswünsche von Fußgänger:innen unter Einbezug der Signalanmeldung der Buslinie 62A in beiden Richtungen (Breitenfurter Straße im Abschnitt zwischen Kunerolgasse und Walter-Jurmann-Gasse).
20	4	Liesing Ost	Verbesserung der Querungssicherheit am Schutzweg über die Einmündung der Vösendorfer Straße in die Draschestraße (Sichtbeziehungen, Geschwindigkeitsreduktion des MIV durch bauliche Maßnahmen).
21	5	Liesing Ost	Lückenschluss im Fußwegenetz entlang der Liesing im Bereich Hochwassergasse 27 durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
22	5	Liesing Mitte	Verkehrsberuhigte Umgestaltung der Gaulgasse unter Wahrung der Zufahrtsmöglichkeiten für Anrainer:innen. Qualitativer Lückenschluss im Fuß- und Radwegenetz entlang der Liesing (Niveaugleiche, Fahrverbot ausgenommen Anrainer:innen).
23	5	Liesing Mitte	Schaffung einer verkehrsberuhigten Zone im Bereich Elisenstraße (zwischen Traubengasse und Welschgasse) zur Stärkung des Elisenparks als lokales Ziel des Fußverkehrs.
24	6	Liesing Mitte	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Umgestaltung der Basler Gasse im Sinne der bestehenden Nutzung als wichtiger Zubringer zur U6-Station Siebenhirten und gleichzeitige Entschärfung von Konfliktsituationen mit dem MIV (Kiss & Ride).
25	2	Liesing West	Errichtung einer hochwertigen Verbindung für aktive Mobilität entlang der ersten Wiener Wasserleitung. Vorsehen von geeigneten Zugangsinfrastrukturen aus Tallagen (Liesingbach, Endresstraße, Tullnertalgasse) im Rahmen des Ausbaus.
26	3	Liesing Ost	Ergreifen von Maßnahmen zur Überwindung der Barriere A2 in Ost-West-Richtung für Fuß- und Radverkehr (z.B. Unterführung).
27	1	Liesing Ost	Verbesserung der Querungssituation durch Gehsteigvorziehung an der Ostseite des Inzersdorfer Kirchenplatzes. Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung des Kirchenvorplatzes unter

			Wahrung der Zufahrtsfunktion für Kirche und angrenzende Wohnbebauung.
28	5	Liesing West	Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes entlang der Liesing durch Umorganisation des MIV in der Aumühlstraße im Bereich Obere Aquäduktstraße (letzter Aquäduktbogen im Bereich der Radroute).
29	6	Liesing Mitte	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Ortskern Atzgersdorf durch straßengestalterische Maßnahmen.
30	6	Liesing West	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im alten Rodauner Ortskern im Abschnitt Willergasse in Richtung Endstation Straßenbahnlinie 60.
31	5	Liesing Ost	Errichtung eines Kreisverkehrs in Kombination mit fußverkehrsfreundlicher Umgestaltung des Straßenraums in der Zetschegasse auf Höhe der Mosetigasse.
32	4	Liesing Mitte	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Altmannsdorferstraße im südlichen Bereich des Liesingbachs.
33	4	Liesing Ost	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Oberlaaer Straße im Kreuzungsbereich Neilreichgasse.
34	4	Liesing Mitte	Errichtung einer Querungsmöglichkeit über die Ketzergasse auf Höhe Kopallikgasse - Wildagasse.
35	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Querungssicherheit durch Verringerung der Querungsdistanz: Gehsteigvorziehung an der Nordkante der Amstergasse (Kreuzungsbereich zur Dirmhirngasse).
36	1	Liesing West	Ertüchtigung des öffentlichen Durchgangs zwischen Lindgrabengasse und Gebirgsgasse.
37	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Kreuzungsbereich Reklewskigasse/Brunner Straße durch fußgängerfreundliche und barrierefreie Umgestaltung der Querungsmöglichkeit, Prüfung einer höheren Querungsfrequenz über die Brunner Straße.
38	4	Liesing West	Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Kreuzungsbereich Karl-Schwed-Gasse/Rosenhügelstraße durch fußgängerfreundliche und barrierefreie Umgestaltung der Querungsmöglichkeit.
39	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Querungssituation durch Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger:innen.
40	4	Liesing West	Verbesserung der Querungsmöglichkeit im Kreuzungsbereich Kaiser-Franz-Josef Straße/Ketzergasse durch fußverkehrsfreundliche und barrierefreie Umgestaltung der Querungsmöglichkeit.
41	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Querungsmöglichkeit über die Endresstraße Höhe Höpflerbad.
42	1	Liesing Mitte	Herstellung eines ausreichend breiten Gehsteigs an der Westkante der Pölleritzergasse, ggf. Umorganisation des Parkraumregimes auf Längsparker.
43	1	Liesing Mitte	Ertüchtigung der Fußwegverbindung zwischen der Kinskygasse und Sobotagasse als Zugangsweg zur Badner-Bahn Station Neu Erlaa.

44	4	Liesing West	Klärung der Querungssituation über die Endresstraße (Höhe Endresstraße 111) durch Einrichtung klarer Markierungen (z.B.: Ausweisen eines Schutzwegs am Schulweg).
45	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Quermöglichkeiten im Kreuzungsbereich Goldhamnergasse-Sobotagasse, Gehsteigverbreiterung als Lückenschluss in der Ost-West-Verbindung Richtung Dobrowskygasse.
46	3	Liesing Ost	Nutzung der ehemaligen Eisenbahntrasse zum Großgrünmarkt als hochwertige Verbindung für aktive Mobilität aus dem Gewerbegebiet in Richtung S-Bahn Station Blumental.
47	3	Liesing West	Errichtung eines Zugangs an der Südseite des Maurer Friedhofs (Franz-Graßler-Gasse), ermöglicht einen Lückenschluss in Nord-Süd-Richtung.
48	3	Liesing Mitte	Lückenschluss in der Ost-West-Achse zwischen U6 und Triester Straße durch Errichtung eines Fußwegs durch bestehende Verkehrsfläche des Betriebs an der Hetmanekgasse 5.
49	4	Liesing Ost	Errichtung einer Quermöglichkeit über die Rosiwalgasse zur besseren Erschließung des Zugangs zu S-Bahnstation Wien Blumental.
50	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Querungssicherheit durch Vorziehung des Gehsteigs im nordöstlichen Kreuzungsbereich, entfernen der bestehenden Barrieren durch Schaltkästen.
51	1	Liesing Mitte	Ertüchtigung der bestehenden Quermöglichkeit unter der Südbahntrasse durch Errichtung eines Geh- und Radwegs in Kombination mit einer Neuorganisation der vor- und nachgelagerten Quermöglichkeiten entlang der Lastenstraße.
52	4	Liesing Mitte	Verbesserung der Quermöglichkeit und Erhöhung der Querungssicherheit für Fußgänger:innen über die Haeckelstraße, Einmündung Perchtoldsdorfer Straße.
53	6	Liesing West	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Begrünungsmaßnahmen entlang der Kaiser-Franz-Josef Straße im Abschnitt Ketzergasse bis Elisenstraße.
54	2	Liesing Mitte	Errichtung von Fußverkehrsinfrastruktur an der Nord-Ost-Seite der Erlaaer Straße (Abschnitt Marisa-Mell-Gasse bis Erlaaer Straße 103) zeitgleich zur Bebauung vom Stadtentwicklungsgebiet In der Wiesen.
55	2	Liesing Mitte	Ertüchtigung des Trampelpfads zwischen Wallackgasse und U-Bahnzugang Perfektastraße auf der westlichen Seite der U6.
56	6	Liesing Mitte	Nutzung des vorhandenen Flächenpotentials entlang der Erlaaer Straße (Abschnitt Weltingergasse und Dernjaggasse) durch Umorganisation des Parkraumregimes von Schräg-/Querparkern auf Längsparker zugunsten des Fußverkehrs, z.B. in Form von Gehsteigverbreiterung und Aufenthaltsflächen.
57	1	Liesing West	Herstellung eines adäquaten Gehsteigs oder entsprechende Umgestaltung der Siedlungsstraße.

9 Straßenindex

Der Straßenindex stellt eine Verschriftlichung der netzbezogenen Handlungsempfehlungen/Soll-Fußwegenetz (s. Anhang, Karte Nr. 8) dar. Sowohl Karte als auch Index zeigen die Handlungsempfehlungen in Bezug auf

- Ausbau bestehender Infrastruktur- und Aufenthaltsqualität
- Gehsteigverbreiterungen
- Begrünungsmaßnahmen
- Errichtung fehlender Gehsteiginfrastruktur

Beziehungsweise deren Kombination. Je Straße wird ausgewiesen, ob hochrangige Netzabschnitte auf dieser verlaufen.

Straßenname	Handlungsfeld	Handlungsempfehlung	Netzabschnitt
Akaziengasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Alma-König-Weg	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Altmannsdorfer Grabenbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Altmannsdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ambrosweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Amstergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
An der Liesing	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
Anton-Balzer-Weg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Anton-Baumgartner-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Anton-Freunschlager-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Anton-Krieger-Gasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Arabellagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Aschbachgasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig

Atzgersdorfer Platz	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Atzgersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Atzlergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Auer-Welsbach-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Aumühlstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Basler Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Benyastraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Bertégasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Binagasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Brändströmgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Breitenfurter Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Brunner Straße	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Calvigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Canevalestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Carlberggasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Corvinusgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Danilovatzgasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Deißenhofergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dernjagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig

Dirmhirngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dobrowskygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Don-Bosco-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Dr.-Jakob-Neumann-Steig	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Dr.-Neumann-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Draschestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Drdlagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Dreiständegasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Eduard-Kittenberger-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Elisenstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Endemanngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Endresstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Erilaweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Erlaaer Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Erlaaer Schleife	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Erlaaer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ernanigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Fabergasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Färbermühlgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Fischergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Fleischhackergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Forchheimergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Franz-Asenbauer-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Franz-Egermaier-Weg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Franz-Graßler-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Franz-Parsche-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Friedensstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Fröhlichgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Futterknechtgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gallgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gatterederstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gaulgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gebirgsgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Gerbergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Geßlgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Giffingergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Goldhammergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Gorskistraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Grawatschgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gregorygasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Gütenbachbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gütenbachstraße	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Gutheil-Schoder-Brücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Gutheil-Schoder-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Haeckelstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Halban-Kurz-Straße	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen	niederrangig
Haselbrunner Brücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Haselbrunnerstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hasenwartgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hausgrabengasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Haymogasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heizwerkstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hetmanekgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Heudörfelgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Hochstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Hochwassergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Höpflergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Hubermanngasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
In der Klausen	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
In der Wiesen	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Inzersdorf Kirchenplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Inzersdorfer Brücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Jägerweggasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Jochen-Rindt-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Johann-Teufel-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Josef-Meder-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Josef-Österreicher-Gasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kabastagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kaffeeweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kaiser-Franz-Josef-Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kalksburger Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kalksburg-Kirchenplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kaltenleutgebner Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kanitzgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Heinz-Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Sarg-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Karl-Schwed-Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Karl-Tornay-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kaserngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kellerberggasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ketzerbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Ketzergergasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Khekgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kinskygasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Kirchenplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kirchfeldgasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Knotzenbachgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Kolbegasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Korbgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Krehangasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Kugelmanplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Kunerolgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lastenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Laxenburger Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Laziusstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lechthalergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lehmannngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Lemböckgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Leo-Mathausen-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Levasseurgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Liepolzgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Liesinger Platz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Liesinger-Flur-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Lindauergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Lindgrabengasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Linke Wasserzeile	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Lipinergasse	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Ludwig-Kirschner-Gasse	1, 2	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Mackgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Marenabrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Maria-Grengg-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Marktgemeindegasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Matthias-Hau-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Maurer Hauptplatz	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Maurer Lange Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Mehlführergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Meischlgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Meisgeyergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Mühlbreiten	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Nauheimerbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Neilreichgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Nowakgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Osrambrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Paul-Katzberger-Gasse	1, 2, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteig errichten	niederrangig
Pellmannbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Perchtoldsdorfer Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Perfektastraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Peterlinigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pfarrgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Pfarrgassenbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pfitznergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Pollakgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Pölleritzgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Porschestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Prausgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Promenadeweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Prückelmayrgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Püslgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Purkytgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

Rechte Wasserzeile	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Reklewskigasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Reulingweg	2	Gehsteig errichten	niederrangig
Rittlergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Romy-Schneider-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Rosenhügelstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rosiwalgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Rudolf-Waisenhorn-Gasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rudolf-Zeller-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ruzickagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Rysergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schartlgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Schellenseegasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schembergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Scherbangasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schloßgartenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schmidlergasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schrailplatz	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Schreckgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Schuhfabrikgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schuppengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig

Schwarzenhaidestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Schwarzwaldgasse	1, 2	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt), Gehsteig errichten	niederrangig
Seligmannngasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Sevcikgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Siebenhirtenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Speisinger Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Steinergasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Steinseebrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Sterngasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Stipcakgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Südbahnbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Südrandstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Taglieberstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Terramaregasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Theophil-Hansen-Gasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Toscaninigasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Trappweg	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Traubengasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Traviatagasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität,	niederrangig

		Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	
Triester Liesingbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Triester Straße	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Tullnertalgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Tuschlgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig
Unbenannte Verkehrsfläche	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Untere Aquäduktgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Unterführung Atzgersdorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Unterführung Lastenstraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Vösendorfer Straße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Wallackgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Walter-Jurmann-Gasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Weixelberggasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Welschgasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Wettengelgasse	1, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Wiegelestraße	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Wilhelm-Erben-Gasse	2	Gehsteig errichten	hochrangig
Willerbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Willergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	hochrangig
Wundtgasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Zanderbrücke	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig

Zemlinskygasse	1	Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	niederrangig
Ziedlergasse	1, 5, 6	Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität	niederrangig
Zwerggrabengasse	1, 5, 6	Begrünungsmaßnahmen setzen, Ausbau bestehender Aufenthalts- und Infrastrukturqualität, Gehsteige verbreitern (Regelgehsteigbreite nicht erfüllt)	hochrangig

10 Literaturverzeichnis

- BMEIA. (2020). Österreichische Jugendstrategie. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.bundestkanzleramt.gv.at/dam/jcr:caa737b2-2efa-40d5-ba1b-379920373bb5/32_12_jugendziel.pdf
- BMK. (2019). Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs in Gemeinden. Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:738c224b-34c4-4879-9774-197cac2ee8fa/fussverkehr_foerderung_ua.pdf
- BMK. (2022). Besser Gehen in Österreich! Masterplan gehen 2030. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.klimaaktiv.at/service/publikationen/mobilitaet/masterplan-gehen-2030.html>
- FSV. (2010). RVS Alltagsgerechter Barrierefreier Straßenraum. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2013). RVS Grundsätze der Verkehrsplanung. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015a). RVS Fußgängerverkehr. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015b). RVS Kinderfreundliche Mobilität. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2015c). RVS Gestaltung des Schulumfelds. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- FSV. (2016). Arbeitspapier Einsatzkriterien für Begegnungszonen. Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <http://www.fsv.at/shop/agliste.aspx?ID=3156234c-555a-4b8c-8a24-bb156a19e866>
- Hackl, R., Raffler, C., Friesenecker, M., Kramar, H., Kalasek, R., Soteropoulos, A. et al. (2019). Promoting active mobility: Evidence-based decision-making using statistical models. *Journal of Transport Geography*, 80, 102541. doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.102541

- Heller, Jochen (2021). *Aktive Mobilität in Wien. Vertiefte Auswertung des Mobilitätsverhaltens der Wiener Bevölkerung für das zu Fuß gehen und das Rad fahren*. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Stadtentwicklung und Stadtplanung - Magistratsabteilung 18. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3792595?originalFilename=true>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2015). *GeHsundheit. Schritt für Schritt zu Gesundheit und Wohlbefinden*. Wien: Mobilitätsagentur Wien GmbH. Von www.wienzufuss.at abgerufen
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2014). *Strategiepapier Fußverkehr 2014*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/verkehr/zufussgehen/pdf/strategiepapier.pdf>
- Mobilitätsagentur Wien GmbH. (2018): *Leitsystem für Fußgängerinnen und Fußgänger*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wienzufuss.at/zufussgehen-in-zahlen/leitsystem/#:~:text=Kennzeichnung%20%C3%96ffentlicher%20Durchg%C3%A4nge,dass%20die%20Kennzeichnung%20gut%20ankommt>
- Klima- und Energiefonds (2023). *Leitfaden Aktionsprogramm klimaaktiv mobil – Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/16/Leitfaden-Aktionsprogramm-klimaaktiv-mobil-2023.pdf>
- Lokale Agenda 21 – Agenda Liesing (2024). *Klimagrätzl Elisenviertel*. Zugriff am 27.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.agendaliesing.at/projekte-detail/klimagraetzl-elisenviertel.html>
- Raffler, C. & Simhandl, J. (2023). *LiDo geht - Links der Donau geht was weiter. Endbericht zur Mobilitätsforschung und Fußverkehrsplanung. Endbericht*. Wien: tbw research GesmbH. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2023/11/2023_LiDo_geht_Ergebnisbericht_tbw_final.pdf
- Stadt Wien - MA15. (2015). *Gesundheitsziele Wien 2025*. Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://gesundheitsziele.wien.gv.at/wp-content/uploads/sites/44/2018/02/gesundheitsziele.pdf>
- Stadt Wien – MA18. (2011). *Knüpfwerk Atzgersdorf® - Klausurplanungsverfahren Atzgersdorf*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/liesing-mitte/pdf/leitbild-knuepfwerk-atzgersdorf.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2014). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>
- Stadt Wien - MA18. (2015a). *STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mobilität*. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter:

<https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4007771?originalFilename=true>

Stadt Wien – MA18. (2015b). Perspektive Liesing – Strategieplan für einen Stadtteil im Wachsen. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3980714>.

Stadt Wien - MA18. (2020a). Erläuterungen zum Leitbild Grünräume Wien. Wien: Stadt Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/gruen-freiraum/pdf/leitbild-gruenraeume-booklet.pdf>

Stadt Wien - MA18. (2020b). STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien, Fachkonzept Mittelpunkte des städtischen Lebens - Polyzentrales Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3935374?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA18. (2022). Smart Klima City Strategie Wien: der Weg zur Klimamusterstadt. Wien: Magistrat der Stadt Wien. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/4312569?originalFilename=true>

Stadt Wien - MA20. (2022). Wiener Klimafahrplan - Unser Weg zur klimagerechten Stadt. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3951390?originalFilename=true>

Stadt Wien – MA21. (2024). Stadtplanung – Vorhaben und Projekte [Filter nach „23. Liesing]. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/vorhaben-und-projekte>

Stadt Wien - MA22 (2015). Urban Heat Islands - Strategieplan Wien. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wiener Umweltschutzabteilung – Magistratsabteilung 22. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.digital.wienbibliothek.at/wbrup/download/pdf/3559579?originalFilename=true>

Stadt Wien – MA23 (2022). Liesing in Zahlen 2022. 23. Bezirk. Wien: Landesstatistik Wien, Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 27.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirke-in-zahlen-23.pdf>

Stadt Wien - MA23 (2023). Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2023. Wien in Zahlen. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 07.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/jahrbuch.pdf>

Stadt Wien - MA23 (2024). Liesing in Zahlen – Statistiken. Wien: Magistrat der Stadt Wien, Wirtschaft, Arbeit und Statistik – Magistratsabteilung 23. Zugriff am 27.05.2024. Verfügbar unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/bezirke/liesing.html>

*Stadt Wien - MA46 (2023). Sicherheit auf dem Schulweg – Schulwegpläne. Wien:
Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und
technische Verkehrsangelegenheiten. Von
<https://www.wien.gv.at/verkehr/verkehrssicherheit/schulweg/plaene/#bezirk22>
k22 abgerufen*

11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Bezirk und Bezirksteile	2
Abbildung 2: Schematische Darstellung des Arbeitsprozesses rund um die Ableitung von punktuellen und netzbezogenen Handlungsempfehlungen des Masterplan Gehen Liesing. ...	4
Abbildung 3: Sicherung der Gehsteigfläche für Fußgänger:innen durch StVO-Neuerung (BMK/message.at (2022), https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/stvo-33-novelle.html , 20.10.2023)	8
Abbildung 4: Flächenverteilung Liesing (MA 23, 2022)	10
Abbildung 5: Flächenverteilung Verkehrsflächen, (FMZK Wien, 2024, Stadt Wien - https://data.wien.gv.at , eigene Auswertung).....	11
Abbildung 6: Geburten- und Wanderungsbilanz Liesing (Stadt Wien - MA23, 2024)	12
Abbildung 7: Bevölkerungspyramide Liesing (MA 23, 2022)	12
Abbildung 8: Modal Split Erhebung Wien (Heller, 2021: 40)	13
Abbildung 9: Pkw-Dichte im Bezirk Liesing (MA 23, 2022)	14
Abbildung 10: Hochwertige Achse für aktive Mobilität (gelb hinterlegt) entlang der ersten Wiener Wasserleitung (siehe Leitbild, Karte Nr. 1).....	20
Abbildung 11: Aquädukt der ersten Wiener Wasserleitung - Potential zur Förderung aktiver Mobilität.	20
Abbildung 12: Lehmanngasse (tbw research 05/2024)	27
Abbildung 13: Rudolf-Waisenhorn-Gasse (tbw research 05/2024)	28
Abbildung 14: Einfamilienhaus-/Siedlungsrandgebiet zur Überprüfung von Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs im Bereich zwischen Altmannsdorfer Straße und Triester Straße	29
Abbildung 15: Trampelpfad entlang der Straßenbahnlinie 60 in Mauer (tbw research 05/2024).....	31
Abbildung 16: Trampelpfad in Richtung U-Bahn Station Perfektastraße (tbw research 05/2024).....	31
Abbildung 17: Gleise der ÖBB als Barriere zwischen Karee Atzgersdorf und Einkaufsmöglichkeiten entlang der Gatterederstraße (tbw research 05/2024)	34
Abbildung 18: Versperrter Fußweg zur Vernetzung des Siedlungsgebietes östlich des Kugelmanplatzes in Richtung der U6 Station Erlaaer Straße, Judith-Holzmeister-Weg (tbw research 05/2024)	34
Abbildung 19: Querungsmöglichkeit über die Rodauner Straße Höhe Anton-Krieger-Gasse (tbw research 05/2024).....	36
Abbildung 20: Querungsmöglichkeit über die Vösendorfer Straße Höhe Draschestraße (tbw research 05/2024)	37
Abbildung 21: Fehlende adäquate Querungsmöglichkeit über die Perfektastraße an der Ostseite der U-Bahn Station.....	37
Abbildung 22: Beispiel zur Verkehrsberuhigung mittels Bodenmarkierungen in Graz, Mariahilferstraße (Stadt Graz/Wehap (2021), https://www.graz.at/cms/beitrag/10344263/7760448/ Um_den_Lendplatz_verkehrsberuhigt_und_bunt.html, 13.05.2024)	39
Abbildung 23: Elisenstraße (tbw research 05/2024).....	40
Abbildung 24: Gaulgasse (tbw research 05/2024)	40
Abbildung 25: Ortskern Atzgersdorf (tbw research 05/2024)	43
Abbildung 26: Umgestaltung der Basler Gasse zu Kiss&Ride spots (tbw research 11/2023) ..	43

Abbildung 27: Anwendung des LiDo Bodenplans im Rahmen von Interventionen im öffentlichen Raum (Mobilitätsagentur Wien, Christian Fürthner, 2022)	45
Abbildung 28: Der Liesingbach als zentraler Grünraum durch den gesamten Bezirk ist Ziel vieler unterschiedlicher Nutzer:innengruppen. (tbw research, 04/2022).....	46

12 Anhang

Kartennr.	Titel
1	Leitbild
2	Bestandsanalyse – Zentren und Ziele
3	Bestandsanalyse – Bildung
4	Bestandsanalyse – Öffentlicher Verkehr
5	Bestandsanalyse – Grün- und Freiräume
6	Bestandsanalyse - Barrieren
7	Bestandsanalyse – Infrastrukturelle Qualität
8	Soll-Fußwegenetz
9.1	Übersicht Bezirksteile, Liesing Ost
9.2	Übersicht Bezirksteile, Liesing Mitte
9.3	Übersicht Bezirksteile, Liesing West